VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 245)
z dnia 23 listopada 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 245)

23 listopada 2018 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS),** przewodniczącego Komisji, rozpatrywała:

– rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2985).

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Chodkiewicz** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Jan Urbanowicz** dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wraz ze współpracownikami, **Wiktor Grudzień** radca ministra w Departamencie Systemów Państwowych w Ministerstwie Cyfryzacji, **Mariusz Rzyski** doradca techniczny w Najwyższej Izbie Kontroli, **Andrzej Najmanowicz** zastępca dyrektora w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Marcin Ślęzak** dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego, **Waldemar Witek** prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych, **Rafał Sosnowski** prezes Stowarzyszenia Techniki Motoryzacyjnej, **Marcin Barankiewicz** dyrektor w Polskiej Izbie Stacji Kontroli Pojazdów, **Adam Małyszko** prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów, **Kazimierz Zbylut** prezes Warszawskiego Stowarzyszenia Stacji Kontroli Pojazdów wraz ze współpracownikami, **Ryszard Wieczorek** dyrektor w Związku Pracodawców Motoryzacji, **Andrzej Bogdanowicz** dyrektor generalny w Ogólnopolskim Związku Pracodawców Transportu Drogowego, **Monika Małowiecka** ekspert w Związku Powiatów Polskich wraz ze współpracownikami, **Alfred Franke** prezes zarządu Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Samochodowych, **Jakub Faryś** prezes zarządu Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego wraz ze współpracownikami, **Cezary Droszcz** prezes zarządu Polskiego Związku Motorowego Holding Sp. z o.o.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Marcin Mykietyński, Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych, **Jakub Bennewicz, Krzysztof Karkowski** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dzień dobry. Rozpoczynamy posiedzenie Komisji Infrastruktury. Przedmiotem dzisiejszych obrad jest przedłożenie dotyczące rozpatrzenia rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o Ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, druk nr 2985. Informuję, że Sejm na 72. posiedzeniu w dniu 22 listopada 2018 r., na podstawie art. 39 ust. 1 regulaminu Sejmu, skierował rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw do Komisji Infrastruktury w celu rozpatrzenia. Porządek dzienny posiedzenia przewiduje rozpatrzenie tego projektu. Chcę zapytać państwa posłów, czy mają uwagi do porządku obrad? Bardzo proszę, pan poseł Szramka.

Poseł Paweł Szramka (Kukiz15):

Dziękuję, panie przewodniczący. Chcę zgłosić wniosek o powołanie podkomisji do rozpatrzenia tego projektu, głównie na prośbę strony społecznej. Myślę, że warto, aby sprawa była dobrze przeanalizowana, a nie w szybki sposób. Widzimy, że jest dużo poprawek legislacyjnych oraz wiele poprawek, które chce zgłosić strona społeczna. Dlatego podkomisja byłaby dobrym miejscem, żeby zająć się projektem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Najpierw musimy przyjąć porządek obrad, a dopiero później będziemy zgłaszać wnioski. Czy do porządku obrad są uwagi? Nie ma. Akceptujemy porządek obrad. Dziękuję. Za chwilę będzie możliwość, żeby państwo posłowie zgłaszali swoje uwagi.

Chcę powitać gości: pana Marka Chodkiewicza sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz z zespołem, pana Artura Kawalera z Ministerstwa Finansów – wicedyrektora Departamentu Wspierania Polityk Gospodarczych, pana Wiktora Grudnia, przedstawiciela Ministerstwa Cyfryzacji – radcę ministra w Departamencie Systemów Państwowych, pana Mariusza Rzyskiego – doradcę technicznego w NIK. Transportowy Dozór Techniczny reprezentuje pan dyrektor Jan Urbanowicz wraz z zespołem. Instytut Transportu Samochodowego – pan dyrektor Marcin Ślęzak. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych reprezentowane jest przez pana Waldemara Witka. Witamy pana dyrektora Marcina Barankiewicza z Polskiej Izby Kontroli Pojazdów wraz z Jolantą Źródłowską, przewodniczącą Rady Izby. Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów reprezentuje pan Kazimierz Zbylut, Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego – pan prezes Jakub Faryś. Jest w drodze? Dobrze. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej reprezentuje pan Rafał Sosnowski i Jarosław Cichoń. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce – pan Piotr Mikiel, dyrektor Departamentu Transportu. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego – pan Piotr Litwiński, Andrzej Olechnicki i Andrzej Bogdanowicz. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych reprezentuje prezes zarządu pan Alfred Franke wraz z wiceprezesem Robertem Kierzekiem. Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów – prezes Adam Małyszko, Polski Związek Motorowy Holding – prezes zarządu Cezary Droszcz oraz Związek Pracodawców Motoryzacji – pan Ryszard Wieczorek.

Tak przedstawia się lista zaproszonych gości. Państwa posłów już powitałem. Porządek dzienny został przyjęty. Zgłaszam wniosek o przystąpienie do rozpatrzenia projektu ustawy. Ale wcześniej oddaję głos panu posłowi.

Poseł Paweł Szramka (Kukiz15):

Powtarzam jeszcze raz – proszę o powołanie podkomisji.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Zgłasza się pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Chcę również zgłosić taki wniosek. Materia projektu jest skomplikowana. Widać wyraźnie, że powoduje emocje po stronie społecznej. Zazwyczaj tego rodzaju projekty, skomplikowane, wymagające dogłębnej analizy wszystkich zawartych przepisów, były przepracowywane przez podkomisję, aby dyskusja była merytoryczna, dogłębna, pozytywnie wpływająca na jakość projektu. W związku z tym, chcę poprzeć wniosek pana posła o powołanie podkomisji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Co sądzi o tym strona rządowa?

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Chodkiewicz:

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, jesteśmy przeciwni, ponieważ sądzimy, że projekt jest bardzo dobrze dopracowany. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze. Zatem poddaję pod głosowanie wniosek o powołanie podkomisji. Kto z państwa posłów jest za przyjęciem wniosku? (3) Kto jest przeciwnego zdania? (12) Kto wstrzymał się od głosu? (0) Dziękuję. Wniosek nie uzyskał większości. W związku z tym, że wczoraj odbyła się debata, niezwłocznie przystępujemy do analizy projektu ustawy.

Czy do tytułu ustawy są uwagi? Biuro Legislacyjne? Nie ma. Dziękuję. Przyjęliśmy tytuł ustawy. Ustaliliśmy, że będziemy procedować zmianami. Czy do pierwszego zdania w art. 1 są uwagi?

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, zgłaszam wniosek formalny. Proszę, aby w ogólnej dyskusji, której jeszcze nie było w takiej formule, wypowiedziała się strona społeczna. Zanim przystąpimy do realizacji porządku, czyli procedowania artykuł po artykule, przedstawiciele strony społecznej powinni mieć możliwość wypowiedzenia się. Rozumiem, że pan prze-

wodniczący dąży do jak najszybszego przejścia do rozpatrywania ustawy, ale zachęcam, aby wzorem poprzednich posiedzeń Komisji, przedstawiciele organizacji społecznych mogli się wypowiedzieć, ponieważ wczoraj nie brali udziału w debacie parlamentarnej. Oczywiście, nasze zdanie nie zmieniło się od momentu debaty. Uważamy, że to jest projekt drastycznie zmieniający warunki, wymagający bardzo dogłębnej analizy. Oczywiście, dzisiaj w atmosferze pośpiechu, niechęci ze strony ministerstwa do dyskusji, będzie trudno nad nim dyskutować merytorycznie. Natomiast strona społeczna powinna mieć prawo do wypowiedzi ogólnej przed rozpatrzeniem punktu, o co proszę i apeluję do pana przewodniczącego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Zakładam, że każde zgłoszenie będzie przyjęte przez prezydium. Jeśli przedstawiciel strony społecznej będzie chciał zabrać głos, proszę tylko podnieść rękę, wtedy udzielę państwu głosu. W ramach ekonomii czasu odwołam się do pomysłu pana posła Suchonia. Każdy z państwa będzie miał możliwość wypowiedzenia się odnośnie do artykułu lub zmiany. Proszę się zgłaszać w momencie analizy projektu ustawy. Wtedy państwa wypowiedzi będą odnosiły się do konkretnych zapisów, będziemy wiedzieli, co państwu się podoba lub nie. Rozumiemy, że mogą być różne zdania. Będziemy konkretnie dyskutowali.

Proszę państwa, czy są uwagi do pierwszego zdania w art. 1? Nie ma. Przechodzimy do zmiany pierwszej. Czy są uwagi do zmiany pierwszej? Aha, powinniśmy upoważnić Biuro Legislacyjne w kompetencje dotyczące nanoszenia zmian redakcyjnych, legislacyjnych. Czy jest zgoda? Nie ma sprzeciwu, dziękuję. Proszę zgłaszać uwagi redakcyjne i legislacyjne.

Czy są uwagi do zmiany pierwszej? Proszę bardzo. Proszę się przedstawić.

Ekspert w Związku Miast Polskich Monika Małowiecka:

Dzień dobry. Monika Małowiecka, Związek Powiatów Polskich. Szanowni państwo, chcę odnieść się do całej idei. Projekt zakłada zmianę organu nadzoru – z powiatów na Transportowy Dozór Techniczny. Chcę podkreślić, że zostaliśmy negatywnie ocenieni przez stronę rządową. Łatwiej jest oceniać negatywnie realizację zadania przez starostów w sytuacji, gdy taka realizacja odbywa się na podstawie przepisów wymagających zmian. Po pierwsze, chcę zaznaczyć, że strona samorządowa Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, zespół infrastruktury, wielokrotnie podkreślała konieczność zmiany przepisów, doprecyzowania i wyposażenia organów nadzoru w odpowiednie, dodatkowe instrumenty kontroli. Jako przykład chcę podać zastosowanie monitoringu wizyjnego w SKP. Jeżeli można dyskutować o zasadności poszczególnych rozwiązań, to Ministerstwo Infrastruktury było świadome konieczności wprowadzenia zmian i problemów, jakie posiadały powiaty w związku z wykonywaniem tego zadania na podstawie obowiązujących przepisów. Dodatkowo, niejednokrotnie podnoszono konieczność dofinansowania tego zadania. Środki były i są niewystarczające. Wówczas wszystkie postulaty samorządowców spotykały się z brakiem akceptacji i zrozumienia. W obecnie procedowanym projekcie okazuje się, że strona rządowa sama przychyliła się do naszych argumentów, ponieważ projekt zmienia przepisy dotyczące kontroli oraz zapewnia wielokrotnie większe środki finansowe przeznaczone na nadzór nad stacjami kontroli pojazdów. Chcę jeszcze odnieść się do uzasadnienia ministerstwa, które argumentuje zmiany negatywną oceną Najwyższej Izby Kontroli przeprowadzoną w 2017 r.

Szanowni państwo, pamiętając o wcześniej przytoczonych okolicznościach, o których mówiłam, należy dodatkowo wskazać na istotną kwestię, czyli dobór grupy starostów kontrolowanych przez NIK. W dodatkowej informacji na stronie 56 raportu NIK wskazano wprost, że grupę skontrolowanych starostw wybrano na podstawie informacji Transportowego Dozoru Technicznego. Przytoczę tylko, że była to kontrola na niereprezentatywnej grupie, gdyż przyjęto dobór celowy. Cytuję: „podstawą doboru były informacje pozyskane z TDT dotyczące: wyników kontroli prowadzonych przez ten urząd w SKP, przeprowadzanych przed wydaniem poświadczeń zgodności, a także wyników kontroli prowadzonych na podstawie zawartych ze starostami porozumień w sprawie powierzenia czynności kontrolnych TDT, przebadanych na podstawie poświadczeń zgod-

ności, dla których upływa lub upłynął już okres ważności oraz starostów, którzy przeprowadzania takich czynności nie powierzyli dyrektorowi TDT". Należy zatem wskazać, że od początku była to grupa, w której można było się spodziewać mniej lub bardziej, na podstawie wcześniejszych informacji z TDT, jakiś nieprawidłowości. Na wszelki wypadek zwracam uwagę, że nie skontrolowano powiatów, które nie powierzyły czynności kontrolowanych TDT. Zatem nie można oceniać, jak z zadania wywiązuje się już teraz Transportowy Dozór Techniczny, bowiem kontrola NIK tego nie objęła. Ale nawet na podstawie raportu NIK z 2017 r. należy wskazać, że NIK nie powiedziała, aby zmienić system nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Zaordynowała tylko konieczność skoordynowania działań starostw powiatowych. Z okoliczności, o których wcześniej powiedziałam, można wnioskować, że projekt zmian w ustawie – Prawo o ruchu drogowym nie gwarantuje poprawy nadzoru nad SKP. Możemy uzyskać system równie niedoskonały, a nawet gorszy, natomiast niewątpliwie wielokrotnie droższy.

Szanowni państwo, być może warto zastanowić się i apeluję do państwa posłów, również do strony rządowej, żeby zamiast wszystko równać z ziemią może warto wprowadzić zmianę w przepisach regulujących nadzór nad SKP i dofinansować starostwa w wykonywaniu tego zadania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Mamy zgłoszenie od pana, bardzo proszę.

Prezes Warszawskiego Stowarzyszenia Stacji Kontroli Pojazdów Kazimierz Zbylut:

Kazimierz Zbylut, Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów. Szanowny panie przewodniczący, państwo posłowie, panie ministrze, projekt regulacji zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym w zakresie systemu badań technicznych pojazdów jest porażający dla środowiska zmotoryzowanych, w szczególności przedsiębiorstw. Koszty, które państwo proponują, są dla wszystkich zatrważające. Jeśli obecnie nadzór starostw kosztuje 2,3 mln zł w skali roku, nowy nadzór będzie sto razy droższy. Gdyby starostowie otrzymali odpowiednie narzędzia, z pewnością wyniki tego nadzoru byłyby cudowne. Projekt, według opinii rzecznika małych i średnich przedsiębiorców, narusza zasadę „Unia Europejska + zero", czyli znacznie wykracza poza wymagania tej dyrektywy. W ten sposób przeregulowujemy wszystkie wymagania, które Unia Europejska od nas oczekuje. Chcę jeszcze zwrócić uwagę na jeden element. Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów, którzy od 14 lat nie mieli regulacji w zakresie opłat za badania techniczne, opłat urzędowych, żadnych modyfikacji, otrzymają kolejny cios w postaci opłaty jakościowej. Do tego dochodzi, dla kierujących pojazdami, właścicieli pojazdów, opłata sankcyjna z tytułu nieterminowego wykonania badania technicznego. To są porażające kwoty. Warto się zastanowić, czy takie zmiany powinno się wprowadzać? Naszym zdaniem – nie.

Chcę zwrócić uwagę na jeszcze jedną sprawę, która dotyczyła wczorajszego posiedzenia Sejmu. Pan minister Chodkiewicz stwierdził, pozwolę sobie zacytować: „Natomiast, jeśli chodzi o rzecznika praw małych i średnich przedsiębiorstw, jego opinie, to on po korespondencji z nami cofnął wcześniejsze buńczuczne słowa wystąpienia. On po prostu był na tym stanowisku niewiele czasu i nie znał tych danych, nie dysponował tymi danymi. Rozmawiał tylko z przedsiębiorcami, którzy do niego dotarli". Proszę państwa, rozmawiałem z panem rzecznikiem, który upoważnił mnie do oświadczenia w jego imieniu, że absolutnie nie zmienił swojego stanowiska w tej sprawie. Projekt ocenia negatywnie. Osobiście złoży w tej sprawie odpowiednie oświadczenie.

Drodzy państwo, nie posługujmy się miałkimi argumentami w tak ważnym projekcie, który diametralnie zmienia cały system funkcjonowania systemu badań technicznych. Przedsiębiorcy, którzy kiedyś wyłożyli swój kapitał, zaciągnęli kredyty, już działają na granicy opłacalności, będą zniszczeni tym projektem. Miejmy tego świadomość. To jest wyrok dla tego sektora. To jest pierwszy krok do upaństwowienia badań technicznych. Jeśli taki jest rzeczywisty zamiar, dlaczego nie mówi się o tym wprost? Trochę uczciwości i wzajemnej relacji, jeśli chodzi o konsultacje społeczne. Proszę państwa, tylko w tym roku ukazało się siedem wersji tego projektu. Żadna nie była konsultowana ze stroną społeczną, jedynie pierwszy projekt z 2016 r., który został później diametral-

nie zmieniony. To nie jest projekt z 2016 r., który został przesłany stronie społecznej do konsultacji. Miejmy tego świadomość. Zanim państwo posłowie podniosą rękę, miejcie świadomość, że to nie jest przebudowa, ale wybór bardzo kosztownej drogi, nie gwarantującej, że zmieni się cokolwiek na lepsze. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Kto następny chce zabrać głos? Pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Izbo, oczywiście bezpieczeństwo w ruchu drogowym jest ważne i należy go również poprawiać poprzez badania techniczne. Natomiast, zabierając się za ten temat trzeba dołożyć wiele starań, żeby nie wylać dziecka z kąpielą i nie spowodować, że w rezultacie podjętych zmian, bezpieczeństwo w ruchu drogowym ulegnie pogorszeniu.

Chcę powiedzieć, że na samym początku dowiedzieliśmy się trzech ważnych spraw. Po pierwsze, do projektu przedstawionego przez ministerstwo, zawierającego 31 artykułów, już na wstępie zostały przygotowane 72 poprawki, tj. ponad dwie poprawki na artykuł. Panie ministrze, nie można mówić, że projekt jest dobrze przygotowany. Wniosek pana posła o powołanie podkomisji jest jak najbardziej zasadny. Nie można pracować nad projektem, który przy 30 artykułach ma ponad 70 poprawek. To oznacza, że projekt nie został dopracowany i wymaga dogłębnej analizy podczas posiedzenia podkomisji. Panie przewodniczący, jeszcze raz ponawiam i stawiam formalny wniosek, żeby powołać podkomisję, tym bardziej – i przechodzę do kolejnej sprawy – że wyszły na jaw dwie poważne sprawy. Pierwsza dotyczy raportu NIK. Panie przewodniczący, jeśli pan pozwoli, proszę o głos przedstawiciela Najwyższej Izby Kontroli. Czy prawdą jest, że skontrolowane stacje zostały podane na tacy przez Transportowy Dozór Techniczny? Jeżeli tak, uważam, że to jest absolutny skandal. Jedyną instytucją, która jest zainteresowana przeprowadzeniem tej ustawy jest TDT. Ponad miliard złotych – to są przychody, które w ciągu 10 lat trafią do TDT. Jeżeli prawdą jest, że wyniki analizy NIK zostały zmanipulowane w sposób, że TDT na tacy podał najgorzej funkcjonujące stacje, nie rozumiem, w jaki sposób ministerstwo może opierać się na takim raporcie? Moim zdaniem to jest skandal i nadaje się do prokuratury. Zapowiadam państwu, że głoszę wniosek, aby sprawdzić, czy nie doszło do naruszenia przepisów. Dobieranie stacji w taki sposób jest właściwe dla państwa totalitarnego, a nie demokratycznego systemu prawnego, który powinien pokazywać dane w oparciu o obiektywne, dające się zbadać kryteria.

Trzecia sprawa, o której chcę powiedzieć, przed chwilą dowiedzieliśmy się ze strony ministerstwa, że projekt ustawy był poddany konsultacjom społecznym. Mamy raport z konsultacji, kiedy zostało wysłane pismo do organizacji – 30 września 2016 r. Ponad dwa lata temu. Od tego czasu projekt ustawy zmienił się kilkadziesiąt razy, co najmniej kilka razy. Prawdopodobnie zmieniały się różne artykuły i w sumie było kilkadziesiąt zmian. Jakie to są konsultacje techniczne? Proszę nie wprowadzać w błąd opinii publicznej. Projekt, który dzisiaj opiniujemy, nie został skonsultowany i przedstawiony organizacjom społecznym. Nie można mówić o żadnych konsultacjach. A to wielkie coś, co mamy to jest przykład wprowadzania opinii publicznej i posłów w błąd. Wydrukowali państwo kilkadziesiąt stron tylko po to, żeby nas wszystkich wprowadzić w błąd, mówiąc, że do tego projektu były konsultacje. To jest skandal, szanowni państwo. Panie przewodniczący, nie można tak pracować i oszukiwać ludzi.

Wnoszę o powołanie podkomisji, przeprowadzenie rzetelnego wysłuchania publicznego, rzetelną pracę nad tym nieprzygotowanym projektem. Dopiero wtedy będzie można przesłać projekt do Komisji, tym bardziej że wczoraj pan minister, jak się wydaje ze słów strony społecznej, wprowadził nas wszystkich w błąd, informując, że rzecznik małych i średnich przedsiębiorstw zmienił swoją negatywną opinię do tego projektu. To też wymaga wyjaśnienia. Panie przewodniczący, stawiam formalny wniosek o powołanie podkomisji i rozpatrywanie projektu w podkomisji. Dziękuję.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Zdecydowanie chcę poprzeć wniosek o powołanie podkomisji. Argumenty zostały przywołane. Rzeczywiście, wczorajsza wypowiedź pana ministra uzasadniła potrzebę zmian,

jeśli chodzi o nadzór nad stacjami kontroli pojazdów. Przywoływał między innymi, że w starostwach są nieprzygotowani ludzie. Nie było innych wymogów i starostowie nie łamali prawa w tym zakresie. Po prostu prawo pozwalało, więc dysponowali takimi ludźmi. Zgadzam się z tezą, że trzeba poprawić nadzór nad stacjami kontroli pojazdów w sensie jakościowym. Oczywiście można było przeprowadzić szerokie konsultacje, głęboką dyskusję w tym zakresie i wypracować racjonalne, dobre rozwiązanie prawne. Wczoraj w imieniu swojego klubu mówiłem na sali plenarnej, powtórzę dzisiaj – absolutnie nie zgadzamy się z tym projektem w kontekście przekazania zadania do Transportowego Nadzoru Technicznego.

Mówimy wprost, że to jest kolejny krok centralizowania państwa, zabierania kompetencji samorządom. Zdecydowanie sprzeciwiamy się temu. Jesteśmy za poprawą nadzoru, jakości badań, ale znajdźmy narzędzia wzmacniające starostwa w tym zakresie. Wczoraj pytałem z trybuny sejmowej i nie uzyskałem odpowiedzi na te pytania. Mam nadzieję, że dzisiaj uzyskam. Chodzi o narzędzia nadzoru w dotychczas obowiązującym czasie funkcjonowania stacji. Proszę zauważyć, projektodawcy nie do końca przemyśleli, gdyż ulokowali zadania jak odnawianie tabliczek znamionowych. Pytam o narzędzia, ile stacji kontroli pojazdów, wykorzystywanych do nadzoru, posiada Transportowy Dozór Techniczny? Jakie ma jednostki w terenie? Pytam, czy trzeba będzie przyjeżdżać do Warszawy, żeby odnowić tabliczkę znamionową dla samochodu z Przemyśla, Szczecina lub Wrocławia? Trochę logiki i racjonalnego myślenia. Pomyślmy nie tylko o wąskim interesie jednej jednostki, ale o właścicielach pojazdów, przede wszystkim o przedsiębiorcach. Mamy powody do dumy, że w 1989 r. szereg środowisk, bez pomocy państwa, budowało przedsiębiorstwa. Upodmiotowieni ludzie poczuli odpowiedzialność, ale także potrzebę działania w przestrzeni publicznej i zarabiania, a nie czekania, że otrzymają coś od państwa. Kontynuujmy, a nie wyhamowujmy, bo to doprowadzi nas na manowce. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Czy pan poseł Król chce zabrać głos? Proszę.

Poseł Piotr Król (PiS):

Panie przewodniczący, mam wrażenie, że specyfika pracy parlamentu jest taka, że trzeba czytać różne akty prawne, które próbują regulować wiele obszarów. Słuchają nas różni ludzie, którzy mają do czynienia ze stacjami kontroli pojazdów jako klienci. Podstawowe pytanie przed rozpoczęciem pracy nad tym aktem jest następujące: Co jest ważniejsze – czyjaś satysfakcja, poczucie dumy, czy bezpieczeństwo na drogach? Kluczowym elementem bezpieczeństwa dla samochodów jeżdżących po drogach jest stacja kontroli pojazdów – czy pojazd przechodzi badanie i czy jest ono uczciwe. Można z całą pewnością powiedzieć, że na rynku funkcjonuje duża liczba przedsiębiorców działających fachowo i porządnie, ale istnieje grupa, która jest nierzetelna i naraża na bezpieczeństwo nas wszystkich. Nigdzie nie jest napisane, że samochód nie posiadający naklejki nie powinien przejść badania technicznego, ale jeździ. Różnica między nami polega na tym, że podczas nastu lat pracy miałem dwie stacje kontroli pojazdów. Zatem znam specyfikę tej części branży motoryzacyjnej. Teraz słyszę od pana posła Suchonia, że nie można wybierać negatywnych przykładów. A jakie trzeba wybierać? Czy gdyby pan odpowiadał za remonty dróg, wyliczałby średnią drogi w dobrym stanie? Średnia wyszłaby… Ale ja panu nie przerywałem, z uwagą słuchałem. Panie, ludzie nas słuchają. Ale ja panu nie przerywałem.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panowie posłowie, głos ma poseł Król. Proszę mu nie przeszkadzać.

Poseł Piotr Król (PiS):

Nikomu nie przeszkadzałem. Punktem wyjścia do tego aktu prawnego powinno być bezpieczeństwo na drodze. Każdemu człowiekowi prowadzącemu stację kontroli pojazdów, niezależnie, czy to jest działalność prywatna, czy część większej działalności, o której mówiłem, musi zależeć, żeby była uczciwość na tym rynku. Ze strony pana posła Suchonia pada argument, że przykłady są zmanipulowane. Czy przedstawiciele Najwyższej Izby Kontroli chodzili i proponowali „zróbcie niepoprawnie to badanie”? Nie. Jeżeli

są takie przykłady to oznacza, że rynek nie działa prawidłowo, a to naraża nas wszystkich na niebezpieczeństwo. Każdy, kto ma do czynienia z samochodem, który został dopuszczony do ruchu, chociaż nie powinien, naraża nas na niebezpieczeństwo. Jak można mówić, że ktoś zmanipulował przykłady? Czy pan chce publicznie powiedzieć, że Najwyższa Izba Kontroli wymyśliła sobie te przykłady? Nie, wzięła je z życia. Może to komuś się nie podobać, możemy różnić się w ocenie, wskutek czego powstały takie sytuacje, ale NIK przeprowadziła badanie i takie przykłady miały miejsce.

Panowie, każdy, kto miał do czynienia ze stacją kontroli pojazdów wie, że część samochodów, które nie powinny przechodzić badań technicznych, zostaje dopuszczona do ruchu. Uważam, że trzeba przejść do procedowania tego projektu. Mamy dzisiaj silnie reprezentowane środowisko, strona społeczna będzie mogła się wypowiedzieć przy każdym artykule. Chodzi o to, aby uczciwi przedsiębiorcy nadal mogli pracować, ale trzeba wyeliminować takich, którzy narażają na niebezpieczeństwo na drodze każdego Polaka i Polkę. Czy Najwyższa Izba Kontroli wybrała negatywne przykłady? Tak. Najwyższa Izba Kontroli ma przedstawiać Sejmowi i Senatowi negatywne przykłady, aby poprawione prawo funkcjonowało lepiej i żebyśmy moglibyśmy czuć się bezpiecznie. Tylko tyle i aż tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Po raz pierwszy pani poseł Anna Paluch.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Szanowni państwo, popieram wniosek o przystąpienie do pracy i niepowoływanie podkomisji. Z uwagą słuchałam głosów przedstawicieli branży. Proszę państwa, każdy z nas wykonuje mandat poselski. Mam okręg wyborczy o powierzchni 150 km na 50 km i wykonuję swój mandat poselski, od 15 lat jeżdżąc w różne strony. Myślę, że każdy z obecnych już przejechał kilkaset tysięcy kilometrów. Czasami człowiek zastanawia się, widząc na rondzie pojazd wypuszczający chmurę czarnego dymu, czy są stacje kontroli pojazdów, czy nie. Każdy w swoim codziennym życiu widzi, że to jest sektor działający nieskutecznie, skoro przepisy i procedury są dziurawe jak sito, skoro rzęchy, mówiąc kolokwialnie, które dawno powinny wylądować na szrocie, nadal jeżdżą, zatruwają powietrze i stwarzają zagrożenie.

Proszę państwa, rozpatrując informację NIK dowiadujemy się o wielu przykładach, że powiaty nie wykonują skutecznie swoich rozstrzygnięć nadzorczych. Dla każdego, kto ma jakiekolwiek doświadczenie administracyjne, jest oczywistością, że służby inspekcyjne i kontrolne powinny być oddzielone od podmiotów kontrolujących. Trudno nazwać to kontrolą u starosty w stacji kontroli pojazdów, jeśli prowadzi ją wyborca pana starosty. NIK pisze *explicite*, kawa na ławę, że nie są wykonywane obowiązki w zakresie przeprowadzenia kontroli, nie sprawdza się, czy zarządzenia pokontrolne zostały wykonane, dokumentacja nie jest sprawdzana rzetelne, nie wykorzystuje się w należytym stopniu instrumentów prawnych, których starosta, jako organ kontrolny, ma w swojej ręce? Czy mam dłużej przytaczać państwu przykłady nieprawidłowości? Czas z tym skończyć. Inspekcja powinna być odległa od podmiotów kontrolowanych, inaczej nigdy nie będzie skuteczna. Tak jest w nadzorze budowlanym i we wszystkich innych miejscach, gdzie powiat nie daje sobie rady. Czas z tym skończyć. Proponuję przystąpić do procedowania ustawy.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Poproszę jeszcze o wypowiedź przedstawicieli Biura Legislacyjnego, ponieważ usłyszeliśmy zarzut, że było wiele poprawek. To są poprawki redakcyjno-legislacyjne, drodzy państwo. Może lepiej, aby powiedzieli o nich przedstawiciele Biura Legislacyjnego. Bardzo często zdarza się na posiedzeniu Komisji, że w pierwszej kolejności mamy takie poprawki. Natomiast będziemy dyskutowali o merytorycznych poprawkach, skoro strona społeczna przyjechała i chce dzisiaj poświęcić czas. To samo możemy robić na podkomisji. Nawet trzy razy więcej i dwa razy dłużej. Proszę bardzo, panie mecenasie.

Legislator Jakub Bennewicz:

Dziękuję. Dwa słowa wyjaśnienia dotyczącego liczby poprawek. Wynikają one z faktu, że mieliśmy zbyt mało czasu na konsultacje ze stroną rządową. Dlatego wszystkie propozycje musiały zostać ujęte na piśmie i jesteśmy zmuszeni je przedstawić na posiedzeniu Komisji, czego zwykle nie robimy. Chcę zwrócić uwagę, że to są kwestie drobnego kalibru, mówiąc kolokwialnie, to nie są poprawki, które głęboko ingerują w tekst i nie zmieniają go w sensie merytorycznym,

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Pan minister, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, chcę podać dane liczbowe do wypowiedzi państwa posłów, którzy zabierali głos przede mną. W Niemczech zły stan techniczny pojazdów jest przyczyną 7% wypadków. W Polsce ten wskaźnik oficjalnie wynosi 0,12%. Natomiast policjanci, którzy zostali poddani ankiecie, twierdzą, że zły stan techniczny jest przyczyną 10% wypadków w Polsce. Jeszcze jedna dana, na którą zwracał uwagę NIK, że odsetek badań diagnostycznych, w których wykryto usterki stwarzające zagrożenie, w Polsce wynosi 2%, natomiast w Niemczech 23%. To świadczy o dotychczasowej jakości pracy stacji kontroli pojazdów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Widzę, że państwo zgłaszają się po raz pierwszy. Proszę się przedstawić.

Dyrektor w Polskiej Izbie Stacji Kontroli Pojazdów Marcin Barankiewicz:

Dzień dobry. Marcin Barankiewicz, Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, w pierwszej kolejności chcę odnieść się do raportu NIK. Rzeczywiście, jak wskazali moi przedmówcy, raport NIK objął tylko 5,5% (27) wszystkich starostw w skali kraju – Ściana Wschodnia, Podkarpacie. Żadne starostwo w dużym mieście nie zostało skontrolowane. W związku z tym mamy wątpliwości, czy to jest próbka reprezentatywna. Rzeczywiście, które starostwa były brane pod uwagę do kontroli, wynika wprost z raportu NIK. Moim zdaniem NIK nie kłamie, można zajrzeć do raportu i zobaczyć, kto i jak dobierał starostwa do kontroli. Nie ulega też wątpliwości, że bezpieczeństwo jest najważniejsze i branża badań technicznych jest jak najbardziej za, ale mamy wątpliwość, czy przeniesienie nadzoru do Transportowego Dozoru Technicznego wpłynie na poprawę bezpieczeństwa. NIK w raporcie wskazuje, że nie należy wszystkiego budować od nowa, ale zapewnić koordynację działań starostw, poprzez wydanie kompetencji organowi centralnemu, który powinien prowadzić centralny rejestr diagnostów, stacji kontroli pojazdów i zawiadywać działaniem starostw, które lokalnie mają bliższy kontakt z przedsiębiorcami i diagnostami. Warto o tym wspomnieć, gdyż bardzo często raport NIK jest powoływany ze względu na konieczność wprowadzenia zmian.

Warto również wspomnieć, że Transportowy Dozór Techniczny też był kontrolowany przez NIK w 2016 r. Co prawda kontrola zakończyła się pozytywnym wynikiem, ale również stwierdzono nieprawidłowości. Przykładowo, NIK stwierdził, że TDT nie wykorzystywał w pełni potencjału, w ograniczonym zakresie wykonywany był dozór nad eksploatowanymi urządzeniami technicznymi, co nie zapewniało bezpiecznego korzystania z urządzeń. Transportowy Dozór Techniczny nie monitorował ważności decyzji zezwalających na eksploatację urządzeń zarejestrowanych w swojej ewidencji, które nie były zgłoszone do badań przez użytkowników. 14% urządzeń nie posiadało ważnych badań technicznych i decyzji zezwalających na eksploatację, co tylko wskazuje, że NIK, gdy przeprowadza kontrole, w każdej jednostce może stwierdzić nieprawidłowości, również w TDT. To nie daje gwarancji, że jeśli TDT przejmie nadzór nad stacjami kontroli pojazdów, zrobi to lepiej niż starostwa, które dysponują ograniczonym budżetem. A budżet zapewniony dla TDT oczywiście pozwala na szersze przejęcie nadzoru, dofinansowanie w sprzęt, ludzi i nie ukrywamy, że na pewno będzie lepiej. Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów nie mają wątpliwości, że to oni poniosą głównie koszty tego nadzoru. Z projektu wynika, że źródło finansowania nadzoru powinno być dwuetapowe

– zapłacą kierowcy za przeterminowane badanie, wykonane powyżej 45 dni, i później od 2020 r. przedsiębiorcy z tytułu opłaty jakościowej.

W ocenie środowiska nierealne są założenia mówiące, że badań przeterminowanych jest 10%, a później od drugiego do dziesiątego roku będą badania na poziomie 6%. Już w 2016 r., gdy ukazał się pierwszy projekt i dziennikarze poruszyli temat, że trzeba będzie jeździć na stacje TDT, żeby zrobić badanie w terminie, kierowcy coraz bardziej pilnują się i przyjeżdżają na badanie na czas, ewentualnie z niewielkim opóźnieniem. Opóźnienie powyżej 45 dni będzie marginalne, w związku z tym, wysokość opłaty jakościowej, która jest określona maksymalnie na 3,5 zł, w ocenie przedstawicieli środowiska zbliży się do maksimum. Nie należy zapominać, że mówimy w przestrzeni publicznej o podwyżkach cen prądu, co niestety mocno dotknie branżę, gdyż wszystkie urządzenia pracujące na SKP są zasilane energią elektryczną, koszty rosną od 14 lat. W 2011 r. zmieniła się stawka VAT z 22% na 23%. Wzrost miał być przejściowy, a przedsiębiorcy wykonujący tą konkretną działalność gospodarczą tracą 1%, ponieważ opłata za badanie techniczne jest w kwocie brutto i nie mogą przerzucić wzrostu stawki podatku na konsumenta, tylko od tej samej stawki odprowadzają wyższy VAT. Ministerstwo Infrastruktury nieraz obiecywało, że uwzględni to w rozporządzeniu w sprawie wysokości opłat za badanie techniczne, ale do tej pory nie zostało to uwzględnione.

Jest już 2018 r., za chwilę będzie 2019 r. Możemy mówić o bezpieczeństwie, są stacje i diagności, którzy nieprawidłowo wykonują badania, ale koszty dotkną wszystkich, zarówno pracujących nieuczciwie, jak i uczciwie. Obawiam się, że wiele małych i średnich przedsiębiorców, rodzinnych firm będzie musiało upaść, ponieważ nie udźwigną kosztów. Projekt ustawy oczywiście wprowadza bardzo restrykcyjny nadzór. Bardzo mało jest zapisów dotyczących pomocy przedsiębiorcom i diagnostom w wykonywaniu badań technicznych, natomiast odsyła on do rozporządzeń wykonawczych. W tym tygodniu spotykamy się już trzeci raz i dyskutujemy o tym projekcie. Minister infrastruktury wskazywał, że jest 16 rozporządzeń wykonawczych. Najważniejsze dla stacji jest rozporządzenie, które dotyczy wyposażenia i warunków lokalowych. Z tego rozporządzenia wynika, jakie inwestycje będzie musiał poczynić przedsiębiorca. Nie dostanie on żadnych pieniędzy z budżetu i będzie musiał ponieść koszty inwestycji z własnej kieszeni, np. wymiany urządzeń, modernizacji. Niektórzy przedsiębiorcy, gdy wysyłają zapytania do dostawców urządzeń, dostają kalkulację w kwocie 180–200 tys. zł netto, do tego trzeba dołożyć opłatę jakościową, wzrost kosztów energii 50–80%, stawki zamrożone od 14 lat. Jak przedsiębiorca ma przetrwać na tym rynku? Być może prawdziwe są tezy, które słyszymy, że taka sytuacja doprowadzi do ekonomicznego upadku przedsiębiorców, a później stacje będzie można przejmować za przysłowiową złotówkę.

Padło również stwierdzenie, że jest niski odsetek negatywnych badań. Ale szanowni państwo, przypomnijcie sobie, że Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców 2.0 funkcjonuje od 13 listopada zeszłego roku, czyli od roku. Do tego czasu do CEPiK-u w ogóle nie trafiały informacje o badaniach negatywnych. Dopiero od zeszłego roku przesyłamy takie informacje. Jak wynika ze statystyk, odsetek badań negatywnych wzrasta, gdyż dane zaczęły wreszcie trafiać do tego systemu. Szanowni państwo, apeluję, aby rozsądnie procedować nad tym projektem i nie wylewać dziecka z kąpielą. Bezpieczeństwo jest ważne, ale nie za wszelką cenę. Dziękuję.

Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych Waldemar Witek:

Dzień dobry. Jestem prezesem Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych. Na tej sali jestem prawdopodobnie jedynym czynnym diagnostą. Stowarzyszenie jest organizacją non-profit, całkowicie społeczną, do której należą tylko i wyłącznie diagności z uprawnieniami. Proszę państwa, chcę powiedzieć tylko kilka słów na temat tworzenia dobrego prawa. Stowarzyszenie powstało w 2012 r. Ministra infrastruktury będę nazywał ministrem transportu. Zdaję sobie sprawę, jak nazywa się ministerstwo w obecnym czasie, natomiast będę nazywał w skrócie: Ministerstwo Transportu. Dotychczas mieliśmy wielu ministrów i wiązaliśmy duże nadzieje z dojściem do władzy PiS-u. Myśleliśmy, że wreszcie coś się zmieni w badaniach. Dlatego chcę państwu przypomnieć

krótkie kalendarium. Cofnę się tylko do 2009 r., czyli jedynie dziewięć lat. Co zrobiono, żeby poprawić jakość badań?

W 2009 r. powstał pierwszy raport „Informacja o wynikach kontroli sprawowania nadzoru przez starostów nad stacjami diagnostycznymi dopuszczającymi pojazdy samochodowe do ruchu drogowego". Nie będę się rozwodził, które rządy nad tym pracowały, chcę tylko państwa poinformować, że to nic nie wniosło. Ministerstwo Transportu nie zmieniło nic w zakresie badań technicznych.

Następna sprawa. Po 2009 r. ministerstwo próbowało wprowadzić ustawę o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego, w której już pojawił się pomysł przejęcia nadzoru przez Transportowy Dozór Techniczny. W 2014 r. rzecznik praw obywatelskich zajął się sprawą diagnostów, dotyczącą gradacji ich karania. Od 2014 r. do tej pory nic nie zrobiono w tym zakresie. W 2016 r. pojawił się następny raport NIK. Chcę przypomnieć, że w 2014 r., czyli dwa lata wcześniej, pojawiła się dyrektywa 2014/45/UE. Przez dwa lata nic się nie działo, jedynie pojawiła się kontrola NIK w 2016 r. Następna sprawa, w 2013 r. powstała grupa, a jej pierwsze wnioski, 22 tezy, ukazały się już w kwietniu 2013 r., czyli pięć lat temu, i do tej pory nic nie zrobiono. W dniu 30 września powstał projekt o ruchu drogowym. Pokażę go państwu – strona społeczna miała jedynie 30 dni na opiniowanie. Spełniliśmy ten obowiązek w 2016 r. Chcę przypomnieć, że już w 2017 r. powstała komisja uzgodnieniowa pomiędzy ministerstwami. Proszę mi wierzyć, że w 2017 r. nie wiedziałem, jaki jest stosunek ministerstwa do moich uwag, czyli Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych. Następnie, w 2018 r. upominamy się i chcemy poznać stanowisko ministerstwa do uwag strony społecznej. Chcę przypomnieć, że ministerstwo zwróciło się tylko do 46 podmiotów, aby zapisać w projekcie, że był on konsultowany. Dopiero w 2018 r., po interwencji strony społecznej, ministerstwo odniosło się do naszych uwag, czyli przez dwa lata znowu nic się nie działo. Proszę państwa, o dzisiejszym posiedzeniu Komisji dowiedziałem się wczoraj o godz. 10. Nie wiedziałem, czy będę obecny. Chcę państwu powiedzieć, że mam do przejechania tylko 500 km. O godzinie 20 już wiedziałem, że będę na posiedzeniu. Proszę mi wybaczyć, jeżeli nie będę mówił spójnie, ponieważ jeszcze wczoraj pracowałem, dzisiaj jestem na urlopie, a o godz. 2 w nocy wyjechałem do Warszawy.

Kolejna sprawa, cieszę się, że ktoś z Ministerstwa Cyfryzacji jest obecny. Chcę podkreślić, że nasze stowarzyszenie nie jest zainteresowane żadnymi układami politycznymi. Chcemy stworzyć dobre prawo, natomiast nie daje się nam szansy. Dobre prawo powstaje na spokojnie. Był czas przez cztery lata. Nic nie zrobiono przez cały 2014 r., a w 2016 r. po kontroli NIK wydano projekt ustawy. Nic nie zrobiono przez następny rok. Chcę tylko wspomnieć, że oficjalnie jest sześć projektów, natomiast nikt nie wie, ile w ogóle powstało projektów. Chcę wiedzieć, gdyż ustosunkowaliśmy się do pierwszego z nich. Z kim były konsultowane zmiany, kto był opiniodawcą?

Z mojej wiedzy wynika, że Ministerstwo Transportu całkowicie oddało projekt Transportowemu Dozorowi Technicznemu. Nawet na komisje prawnicze nie chciało się nikomu wysłać przedstawicieli z Ministerstwa Transportu, zamiast nich były osoby z TDT. Nie twierdzę, że sytuacja w baniach technicznych jest świetna, natomiast chcę wspomnieć, że tworząc ustawę powinno się zdiagnozować problem. Nie wiem, czy problem jest po stronie nadzoru, bo obecnie pełnią go starostwa. Chcę państwu powiedzieć, że w starostwach przyjmują ludzi ze średnim wykształceniem, przynajmniej z maturą, natomiast proponowany nadzór będzie sprawowany przez osoby ze średnim wykształceniem, które zostaną przeszkolone przez dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. W ogóle nie mówi się o wykształceniu technicznym, czyli jest to zaniżanie jakości nadzoru. Nie wspomnę, że w dużych miastach pracownicy mają wykształcenie techniczne inżynierskie i posiadają bardzo szeroką wiedzę. Transportowy Dozór Techniczny będzie tworzył to od początku, ponieważ przedstawicielstwo TDT obecnie znajduje się w ośmiu miastach, a powinno być w każdym województwie. Jesteśmy jak najbardziej za wprowadzeniem nadzoru, natomiast nie rozumiemy, dlaczego nie oddano go do Inspekcji Transportu Drogowego. Mamy najlepszy transport w Europie. Za granicą nie jest zatrzymywany nasz transport, ponieważ mamy największy, najlepszy, najnowocześniejszy i najbardziej sprawny technicznie. Czy to oznacza, że tylko w Polsce jest źle?

Chcę odnieść się do ustawy o transporcie drogowym. Proszę państwa, dlaczego nie korzystamy z dobrych przykładów? Każdy przedsiębiorca wykonujący transport drogowy musi być zarejestrowany w starostwie. Jest nadzór pełniony przez starostwo. To samo powinno dotyczyć stacji kontroli pojazdów. Przedsiębiorca prowadzący transport musi mieć certyfikację, a prowadzący SKP nie musi. Co więcej, niektórzy przedsiębiorcy mówią, że wiedzą, co się dzieje na stacji, ale za to nie odpowiadają i nikt tego problemu nie chce diagnozować.

Następna sprawa, Inspekcja Transportu Drogowego prowadzi kontrole na drogach, może przyjść do danego przedsiębiorstwa i dokonać kontroli o każdej porze. Dlaczego nie może pełnić tego obowiązku odnośnie do SKP? Przykładowo, przyjeżdża do Warszawy mobilną stacją kontroli pojazdów, zabiera pięć dowodów z jednej stacji i jedzie na kontrolę zobaczyć, co się dzieje. To jest dynamiczny nadzór, który mógłby wspomóc starostwa.

Następna sprawa, TDT wspomagał starostwa przez wiele lat. Zbierał wszystkie wyniki kontroli i podpisał współpracę z 50% starostw w Polsce. Chcę zadać pytanie, co zrobił TDT, żeby poprawić nadzór? Jakie wnioski wyciągnął z posiadanych informacji z połowy Polski? Dobrze się rządzi czyimiś pieniędzmi. Wiem, że dla państwa to nie jest kosztowne przedsięwzięcie, natomiast obciąża się tylko przedsiębiorców. Chcę wspomnieć, że wiele lat poświęcono, żeby doprowadzić do gradacji stacji kontroli pojazdów. Proszę państwa, ministrowie i rządy zmieniają się, natomiast dyrektor Departamentu Transportu Drogowego jest ten sam. Dyrektor Oleksiak, który dzisiaj pełni obowiązki w departamencie, był zastępcą dyrektora. Co więcej, wspomnę, że był również pracownikiem Transportowego Dozoru Technicznego. Naczelnik wydziału odpowiedzialny za stacje diagnostyczne i zmiany w prawie pracuje w ministerstwie od 16 lat. Mówię o Jerzym Królu. Chcę wiedzieć, jakie zmiany w prawie były dokonane przez pana, który dzisiaj pełni rolę opiekuna prawnego tej ustawy?

Kolejna sprawa, przeczytam jedno zdanie z uzasadnienia projektu ustawy: „W celu wdrożenia dyrektywy 2014/45/UE proponowane rozwiązania przewidują stworzenie spójnego systemu nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów oraz działalnością stacji kontroli pojazdów, mającego zapewnić wysoki poziom badań technicznych i poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak również umożliwiać sprawne reagowanie, eliminowanie i zapobieganie nieprawidłowościom związanym z przeprowadzaniem badań technicznych i prowadzeniem działalności w tym zakresie". Odniosę się także do liczb, które były tutaj poruszane. Proszę państwa, 0,12% – takie są oficjalne dane i nikt ich nie zmienił od lat. W każdym raporcie te dane się potwierdzają. Insynuowanie, że jest to 10% lub 20% nie ma sensu. Dzisiaj zajmujemy się problemem, że zły stan techniczny pojazdów przyczynia się do 0,12% wypadków drogowych, z czego 50% to wady oświetlenia, za które odpowiada użytkownik. Przepraszam panie przewodniczący, ale chcę jeszcze chwilę zająć czasu.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę mówić, nikt panu nie przerywa.

Prezes OSDS Waldemar Witek:

Chcę powiedzieć, że pisząc ustawę nikt nie zastanowił się nad główną kwestią – gdzie istnieje problem? Jako diagnosta, będąc prezesem Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych, mogę państwa zapewnić, że problem są naciski na przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, żeby diagnosta źle pracował. W świadomości społecznej pieczątka jest potrzebna do ruchu drogowego. Zdarzają się pojazdy, które przyjeżdżają na kontrolę techniczną z niesprawnym oświetleniem. Proszę państwa, to są obowiązki użytkownika. Nikt w projekcie nie naciska, żeby podnieść poziom świadomości społecznej odnośnie do jakości badań. Być może pomogłaby zmiana tytułu diagnosty, który nie zajmuje się diagnozowaniem, ale kontrolą stanu technicznego. Może powinno się zmienić nazewnictwo naszego zawodu, np. jedzie się na kontrolę techniczną do inspektora. Mogłoby to zmienić nastawienie wszystkich naszych potencjalnych klientów i byłoby poważniejsze podejście do jakości badań technicznych. Przynajmniej raz w roku właściciel sprawdziłby oświetlenie swojego pojazdu.

Następna sprawa, poświęcono wiele czasu, żeby doprowadzić do degradacji jakości badań, biorąc pod uwagę chociażby aspekt finansowy. Nie wiem, ale czy państwo wyobrażają sobie, żeby poseł nie miał podnoszonej pensji przez 15 lat? Obniżono, bardzo dobrze. Jeżeli tak jest, to przepraszam, ale wiem, że cały czas była tendencja wzrostowa. Chcę powiedzieć, że opłata za badanie techniczne została ustalona w 2003 r. i przez 15 lat nie zmieniła się, jest na tym samy poziomie. Czy została aż tak mocno zawyżona? 60 mln zł rocznie można by przeznaczać do Inspekcji Transportu Drogowego, w którym jest wyszkolonych przynajmniej 100 diagnostów. Nie znam prawdziwej liczby, to są moje przypuszczenia. Natomiast Transportowy Dozór Techniczny musi budować nadzór od początku i w dodatku za pieniądze od przedsiębiorców. Komfortowa sytuacja. Jako przedstawiciel organizacji jestem w stanie przejąć ten nadzór za 60 mln zł rocznie i naprawdę zrobię to bardzo dobrze.

Następna sprawa, brane są pod uwagę różne pomysły, np. stworzenie centralnego rejestru stacji kontroli pojazdów. Chcę skorzystać z obecności przedstawiciela Ministerstwa Cyfryzacji i dowiedzieć się, czy istnieje rejestr stacji kontroli pojazdów, ponieważ na obecną chwilę wszystkie stacje przekazują dane do CEPiK. Zatem, istnieje taki rejestr, czy nie? Czy trzeba go tworzyć od początku i przeznaczać następne pieniądze? Ministerstwo Cyfryzacji przechowuje dane o diagnostach, którzy podpisują badania techniczne. Można w prosty sposób stworzyć rejestr diagnostów. Co więcej, wystarczy starostwom dać wtyczkę do CEPiK-u i nadzór nad SKP będzie miał wgląd w swoje stacje. Nie będzie sytuacji, jaka pojawiła się podczas kontroli NIK, że istnieją stacje, które pracują, chociaż nie zostały odebrane przez TDT. Gdyby nadzór nad SKP w starostwach dysponował wtyczką do CEPiK-u, mógłby wpisać wszystkich diagnostów. Również zmniejszyłoby to istniejącą patologię. Diagności, którzy są karani w jednym powiecie, zatrudniają się w innym jako niekarani. Gdyby był dostęp do rejestru CEPiK z danymi o diagnostach, od razu zniknąłby problem.

Nic nie zrobiono, żeby podnieść świadomość społeczną, aby właściciel był zainteresowany stanem technicznym swojego pojazdu. Obecnie zdarzają się właściciele pojazdów, którzy przyjeżdżają na stację i mówią diagnoście, żeby krótko wykonał badanie techniczne, gdyż śpieszy się, bo muszą odwieźć dziecko do przedszkola. Ustawa nic nie mówi w tym temacie, dlatego chcę poruszyć i przedstawić te problemy. Co więcej, chcę poruszyć sprawę, o której już wspomniałem. Od 2014 r. mówi się o gradacji kar dla diagnostów. Chcę zobaczyć gradację, która pomogłaby starostom, np. pouczać diagnostów lub stosować inne środki. Do obecnej chwili funkcjonuje jedyna kara za niesprawdzenie płynów spryskiwacza – zabranie uprawnienia na 5 lat.

Następna sprawa to zmiany konstrukcyjne, które przekazuje się do TDT. Chcę wiedzieć, czym różni się wykształcenie pracownika namaszczonego przez dyrektora TDT, ponieważ nic nie wiadomo o wykształceniu człowieka, który będzie wykonywał zmiany konstrukcyjne. Mówi się, że będą one wykonywane na stacjach kontroli pojazdów. Czy to oznacza, że mam za słabe wykształcenie? Jestem inżynierem eksploatacji i naprawy pojazdów mechanicznych i nie jestem w stanie ocenić zmian konstrukcyjnych na stacji? Myślałem, że kwestię zmian konstrukcyjnych przejmie TDT i będzie wykonywał na bardziej skomplikowanych urządzeniach. Natomiast będzie zajmował się tym na stacji kontroli pojazdów. Nie wiem, czym wykształcenie pracownika TDT będzie różniło się od mojego? Nie wiem, czy państwo zdają sobie sprawę, ale do jednej ręki przekazujemy: homologację pojazdu, odbiór stacji, kontrolę pojazdów, które homologował TDT dla TDT, a stacje, które odebrał TDT, będzie kontrolował TDT. Nie wiem, czy kumulacja władzy w jednym ręku jest dobrym rozwiązaniem? Być może jest. Nie twierdzę, że ustawa nie powinna być wprowadzona, natomiast uważam, że powinno być tworzone dobre prawo, które będzie konsultowane. Jeśli opiniowałem pierwszy projekt i nikt nawet nie zorganizował konferencji uzgodnieniowej, uważam, że to nie jest w porządku. Moje uwagi zostały odrzucone, nie dano mi możliwości wypowiedzenia się i uzupełnienia tego, co napisałem. Być może źle napisałem, ale idea była dobra. Natomiast nie było zainteresowania, żeby konsultacje uzgodnieniowe przeprowadzić ze stroną społeczną. Jeszcze raz chcę podkreślić, że wszystkie uwagi, które były kierowane do ustawy w 2016 r., ukazały się na stronie w 2018 r. po interwencji strony społecznej. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, wydaje się mi, że główną przyczyną sporu jest to, iż staramy się przekazać kompetencje do Transportowego Dozoru Technicznego. Chcę powiedzieć, że według Ministerstwa Infrastruktury jest to najbardziej odpowiednia instytucja do tego typu działań, ponieważ ma doświadczenie oraz inspektorów. Zaledwie 4% personelu TDT to ludzie z niższym wykształceniem, głównie pracujący w obsłudze. Wszyscy inspektorzy posiadają wyższe wykształcenie związane z transportem drogowym. Moim zdaniem, nie można mieć zastrzeżeń co do fachowości TDT. Planujemy zatrudnienie 320 inspektorów w TDT, aby system działał. W tej chwili zatrudnionych jest 80 i właśnie trwa nabór do stacji, w których będą prowadzone działania i ustawą zostaną przydzielone dla TDT. Wydaje się, że TDT jest właściwą instytucją. Jeśli chodzi o działania, które TDT wprowadzał na zlecenie starostw, kontrolował stacje kontroli pojazdów i przedkładał wyniki starostom, którzy mieli doprowadzić do ich wdrożenie. Jaki jest wynik, państwo widzą, ale o tym się nie mówi. Wydaje się mi, że czas przejść do merytorycznych zapisów, ponieważ jak zwykle diabeł tkwi w szczegółach. Myślę, że wszystko, o czym mówił przedmówca, zostało zapisane w ustawie, która rozwiąże problem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Ja także podszedłbym spokojnie do wszystkich wypowiedzi, ponieważ uzgodniliśmy, że będziemy dyskutować. Mamy czas, państwo przyjechali z daleka, nie będziemy przerywali posiedzenia tylko dlatego, żeby powołać podkomisję. Państwo musieliby przyjeżdżać drugi raz. Nie ma żadnej cenzury, każdy kto chce, może zabrać głos i tak będę prowadził te obrady. O wielu ciekawych sprawach możemy dowiedzieć się z państwa wypowiedzi, w szczególności strony społecznej. Jednak część z państwa niedokładnie rozczytała intencje poszczególnych zapisów, zmian w projekcie ustawy. Będzie okazja, żeby o tym podyskutować. Przypominam, że to jest pierwszy krok legislacyjny, przed nami droga wytyczona przez Marszałka Sejmu, musimy przeanalizować ustawę w określonym terminie. Co zrobi Sejm, zobaczymy, ale nikt nie zwolni państwa posłów z pracy w Komisji. Musimy przebyć tę drogę. Skoro państwo ze strony społecznej przyjechali z bardzo daleka i poświęcili czas, to uważam, że powinniśmy kontynuować prace nad projektem ustawy, zaznaczając, że tutaj nie ma wyroku śmierci przy rozpatrywaniu. Będziemy analizowali konkretne przypadki. Myślę, że wielu posłów dowiaduje się ciekawych spraw. Wypowiedzi polityczne były, są i będą. Też tak robiłem, gdy byłem w opozycji. Ale najważniejsze jest meritum sprawy. Niestety, mamy wstydliwe zdarzenia związane ze śmiertelnością na polskich drogach. Bardzo wstydliwe. Oczywiście, biorąc pod uwagę państwa Unii Europejskiej, ale nie tylko. Do biura poselskiego są przesyłane zdjęcia, na których widać, że z trzech samochodów zrobiono jeden i ktoś dopuścił taki pojazd do ruchu. Nie mogę przejść obojętnie do porządku dziennego nad taką historią. Nawet jeśli państwo będą zaklinali rzeczywistość, to proszę nie mówić, że wszystko jest idealne. Jestem przewodniczącym Komisji i odpowiedzialnie staję po stronie uczestników ruchu drogowego z każdej strony – pieszego, przechodnia, korzystającego z transportu publicznego i prowadzącego samochód. Chcę, żebyśmy to zrozumieli, a nie dostrzegali tylko i wyłącznie ochrony własnego interesu.

Bardzo proszę, pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie ministrze, Wysoka Komisjo, pan przewodniczący powiedział bardzo ważne słowa: bezpieczeństwo, troska o użytkowników dróg, niezależnie kim są – kierujący, piesi, rowerzyści, rodzice idący z dziećmi. Naszą troską powinno być bezpieczeństwo rozumiane w sposób, że działania legislacyjne są prowadzone przez Wysoką Izbę w sposób rozsądny, racjonalny, z namysłem, odpowiednią dozą uwagi i bez zbędnego pośpiechu. Z czym mamy do czynienia? Mamy do czynienia z sytuacją, w której niestety nie spełniamy tego warunku. Wczoraj mieliśmy pierwsze czytanie i po południu otrzymaliśmy informację, że dzisiaj projekt będzie rozpatrywany przez Komisję. Chyba każdy poseł, który zobaczył tę informację, pomyślał, że zostanie powołana podkomisja. Dlaczego? Dlatego, że projekt jest skomplikowany, dotyczy spraw związanych z bezpieczeństwem, czyli

wymaga namysłu, debaty, wysłuchania różnych stron. Na sali nie widzę przedstawicieli strony społecznej, którzy są związani z kwestiami bezpieczeństwa. Dlaczego? Dlatego, że w tym czasie odbywa się uroczystość związana z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Pytam, panie przewodniczący, dlaczego posiedzenie Komisji zostało zwołane dokładnie w momencie, kiedy odbywa się uroczystość związana z bezpieczeństwem w ruchu drogowym, na którą, *nota bene*, byliśmy obaj zaproszeni. Dlaczego dzisiaj nie ma tych osób? Przecież to jest bardzo istotny temat. Wszyscy wiemy, że po naszych drogach poruszają się pojazdy, które zagrażają bezpieczeństwu. Takie pojazdy trzeba eliminować. Uważam, że jeśli rozmawiamy o bezpieczeństwie, powinni być tutaj obecni przedstawiciele nie tylko strony społecznej związanej z prowadzeniem stacji diagnostycznych, ale również bezpieczeństwem w ruchu drogowym, bo oni naprawdę mają bardzo dużo pomysłów, które mogą dobrze zmienić prawo. A dzisiaj są nieobecni, ponieważ mają zaplanowaną od miesięcy swoją uroczystość. Kiedy mówię o powołaniu podkomisji, mam na myśli również to, że brakuje tutaj znaczącej grupy osób związanej z bezpieczeństwem w ruchu drogowym.

Chcę jeszcze wrócić do słów wypowiedzianych przez pana posła Króla. Panie pośle, kiedy rozmawiamy o bezpieczeństwie, karygodną sprawą jest robienie politycznych wycieczek. Spóźnił się pan na posiedzenie Komisji, być może nie słyszał pan do końca słów przedstawiciela samorządu, który powiedział wyraźnie, że istnieje bardzo duże prawdopodobieństwo, że grupa wybrana do kontroli przez NIK, została w pewien sposób zmanipulowana. I to jest problem. Gdybyśmy o posłach jakiejkolwiek partii mówili na podstawie wybranego, nie najlepszego gremium, przedstawiciel każdej partii mógłby się poczuć pokrzywdzony, również pan. Gdybyśmy o pana partii powiedzieli na podstawie wybranych najgorszych przedstawicieli, których *nota bene* sami usuwacie, oceniali każdego innego posła, samorządowca lub członka partii, ci, którzy są porządni czuliby się pokrzywdzeni. Zachodzi duże prawdopodobieństwo, że niestety próba wybrana do raportu została w jakiś sposób zmanipulowana. Dziwię się, że panu nie zaświeciła się czerwona lampka.

Panie przewodniczący, ponawiam swoją prośbę, żeby przedstawiciel NIK powiedział, w jaki sposób była wybierana grupa? Czy rzeczywiście TDT miał na to wpływ? Prześledźmy inne aspekty związane z procedowaniem. Po pierwsze, osoba odpowiedzialna za te działania to były pracownik TDT, po drugie, TDT reprezentował rząd podczas procesu legislacji, dobierał tę grupę i najbardziej skorzysta na zmianie przepisów. Uważam, że coś jest nie w porządku. To wymaga analizy i zastanowienia. Sytuacja wygląda tak, jakby TDT przygotował grunt pod ustawę, którą przeprowadził wspólnie z rządem, i przyniósł ją do parlamentu. I co? Czy teraz mamy to klepnąć? Z całym szacunkiem, ale Wysoka Izba nie jest od klepania projektów.

Chcę jeszcze powiedzieć o jednej sprawie. Pan minister podał liczbę pojazdów, która jest negatywnie oceniana podczas badań. Ale dowiadujemy się, że stacje są aktualizowane przez CEPiK dopiero od 13 listopada. Pytam, na jakiej podstawie pan minister podaje liczbę 0,12%, skoro dopiero od 13 listopada informacje są rzetelnie wprowadzane do systemu CEPiK. Jeżeli jest inaczej, proszę o sprostowanie, ale z tego wynika, że dopiero od 13 listopada możemy oceniać, jaki procent pojazdów jest oceniany negatywnie. To też jest ważna informacja, ponieważ nie ma wystarczającej ilości danych, żeby formułować określone wnioski.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan przewodniczący Żmijan, proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, nasza różnica zdań (nie chcę używać słowa „spór”) nie wynika z faktu, że nie dostrzegamy poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach. Wiele zrobiliśmy jako społeczeństwo, użytkownicy, bo w ostatniej dekadzie, jak państwo wiedzą, udało się nam poprawić wskaźniki – z ponad 8 tys. zabitych osób do 3 tys. ofiar. Oczywiście, w bieżącym roku pojawiają się niepokojące sygnały, ale będziemy się tym zajmowali w przyszłym roku. Nasza debata, różnica zdań wynika ze ścieżki, którą proponuje rząd, żeby poprawiać bezpieczeństwo,

jeśli chodzi o stan techniczny pojazdów. Tym się różnimy. Pytanie jest zasadnicze. Transportowy Dozór Techniczny ma narzędzia, odbiera i certyfikuje stacje kontroli pojazdów, czyli posiada narzędzia do oddziaływania. Czy TDT może pochwalić się swoimi efektami w dotychczasowym działaniu? Efektów nie ma. Podkreślałem i nadal podkreślam, że obecnie nie ma narzędzi, jeżeli Sejm uchwali tę ustawę. Nie ma, gdyż nie posiada stacji kontroli w wystarczającej liczbie.

Kolejna sprawa to przesłanki, które spowodowały, że rząd proponuje obecną drogę dla projektu. Proszę państwa, jeżeli podstawą jest ankieta przeprowadzona wśród policjantów, chcę powiedzieć, że przez 18 lat mojej pracy w parlamencie każdego roku rozpatrujemy raport o stanie bezpieczeństwa na polskich drogach. Wielokrotnie podkreślaliśmy, także z udziałem Instytutu Transportu Samochodowego (pan dyrektor jest obecny na sali), że należy wypracować nową metodologię badania i klasyfikowania wypadków, aby do jednego worka nie wrzucać wszystkich sytuacji. Przykładowo jeżeli przyczyną wypadków jest niedostosowanie jazdy do warunków drogowych lub nadmierna prędkość (rzeczywiście tak jest). Aby do oddzielnego worka można było wrzucić przyczyny leżące po stronie stanu technicznego pojazdów. To nie może być ankieta. Przeprowadzone badania mówią o wielkości 0,12%. Chcę państwu powiedzieć, że nie ma czasu. Wczoraj procedowaliśmy nad słusznym projektem. Jest za dużo ingerencji w drogomierze i wiemy, dlaczego to się robi. Został sporządzony raport przez profesora Palucha. Ministerstwo Infrastruktury zrobiło badania i pokazywało, że 1,12% posiadaczy pojazdów dopuszcza się takich praktyk. Ale Centralny Ośrodek Informatyki mówi, że to może być 20%. Co to znaczy „może być 20%”?

Dzisiaj i wczoraj pan minister powiedział, że jest zły nadzór. Panie ministrze, nie można brać niczego na wiarę, niech pan wyłoży dowody, badania, nich pan nas przekona, a przede wszystkim osoby, które zajmują się tym na co dzień. Nasze stanowisko nie ma nic wspólnego z twierdzeniem, jak państwo próbują sugerować, że my nie chcemy poprawiać stanu bezpieczeństwa na polskich drogach. Ale usłyszana informacja jest porażająca. Jeśli pan dyrektor był pracownikiem Transportowego Dozoru Technicznego, wszystko wskazuje, że faktycznie, przygotowano projekt, który ma być przeprowadzony przez Sejm naszymi rękami, realizując wąski, partykularny interes, dzisiaj trudno określić – jaki.

Panie ministrze, panie dyrektorze, informacja, że pan był pracownikiem TDT, jest szokująca. Wszystko wskazuje, że po prostu przygotowaliście projekt, nie wiem w czyim interesie, można się tylko domyślać, ale nie chcę tego wyrazić. Jeszcze raz proszę bardzo wyraźnie i zwracam się do pracowitego posła Króla, który użył demagogicznego argumentu mówiąc, że wyliczałby średnią stanu dróg, tylko na podstawie tych, będących w dobrym stanie. Proszę nie używać takich argumentów. Szanuję pana i wiem, że jest pan bardzo pracowity. To był mocny argument.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Zaraz oddam głos panu posłowi Królowi. Zapytam przedstawicieli Biura Legislacyjnego, czy państwo mają uwagi do zmiany pierwszej? Nie ma uwag. Proszę państwa, czy ktoś jest przeciwny przyjęciu zmiany pierwszej? Jest sprzeciw, zatem głosujemy.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, w kwestii formalnej. Ponieważ odebrał mi pan głos, gdy patrzyłem w notatki, chcę powiedzieć dosłownie jedno zdanie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Myślałem, że pan skończył. Przepraszam.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Popatrzyłem w notatki, bo chciałem sprawdzić informację. Od razu powiem, że nie znam raportu NIK, gdyż był on prawdopodobnie publikowany kilka lat temu. Pojawiła się informacja, że TDT nie prowadził prawidłowego nadzoru nad zakresem, za który był odpowiedzialny do tej pory. Chodziło o urządzenia, które w 14% nie miały odpowiednich certyfikacji lub odnowień ważności. Rozmawiamy o bezpieczeństwie w ruchu drogowym. Jeżeli jest prawdą, że TDT nie potrafił wywiązać się prawidłowo z obowiązków, które

były na niego nałożone w zakresie bezpieczeństwa, jak skutecznie będzie dbał i prowadził działania mające zapewnić bezpieczeństwo w przyszłości? Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jeżeli można zabrać głos, panie przewodniczący, pan dyrektor Urbanowicz odpowie, bo jeśli mówimy o bezpieczeństwie to jest bardzo ważne.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo.

Dyrektor TDT Jan Urbanowicz:

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, panie ministrze, zapis i jego powielanie przez obecne osoby ze strony społecznej wynika z nieznajomości ustawy o Transportowym Dozorze Technicznym. Nie chodzi o niedopuszczenie do eksploatacji 14% urządzeń, ale to, że wydawane decyzje przez TDT są okresowe. W zależności od skomplikowanego urządzenia są na rok albo trzy. Wszystko jest określone w warunkach technicznych. Przedstawicielom NIK chodziło o to, że po wygaśnięciu okresowej decyzji nie robiliśmy tzw. re-kontroli. To jest nieporozumienie, które wyjaśnialiśmy, ponieważ urządzenia po wykonanych naszych badaniach i przeprowadzonej eksploatacji w tym okresie były kierowane do napraw. Czekaliśmy, aż urządzenia zostaną przygotowane do przeprowadzenia następnych badań i dopuszczenia ich do eksploatacji. Można posługiwać się różnymi liczbami, ale informacja jest nieprawdziwa i chciałem to skomentować w ten sposób.

Jeśli już jestem przy głosie, przypominam sobie rok 2004, kiedy te same osoby będące na sali wysyłały do Sejmu i rządu tysiące pism, gdyż również nie chciały, żebyśmy prowadzili czynności, które były wtedy zapisane w Prawie o ruchu drogowym, czyli przeprowadzania badań wyposażenia i warunków lokalowych stacji kontroli pojazdów. Chcę wyraźnie zdementować pogłoski przytoczone na sali, że nie wyciągaliśmy żadnych wniosków z kontroli, które wspólnie lub samodzielnie wykonywaliśmy ze starostwami na ich zlecenie. Wielokrotnie dopytywaliśmy przedstawicieli starostw, czy i jak były wprowadzone zalecenia w tych stacjach i nie otrzymywaliśmy wyników. Wielokrotnie w kolejnych rocznych badaniach, które wykonywaliśmy, również na zasadach porozumienia, wszystkie błędy powtarzały się, a usterki na stacjach nie zostały usunięte. To na razie wszystko. Jestem do dyspozycji, jeśli pojawią się dalsze pytania.

Prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów Adam Małyszko:

Adam Małyszko, Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, prowadzący stacje demontażu przyjmują pojazdy po zakończeniu życia, ale mają one przeglądy techniczne i doskonale wiemy, w jakim są stanie. Są w fatalnym stanie. To jest prawda. Ustawa w tym lub innym kształcie powinna wejść jak najszybciej w życie. Powinien być większy nadzór nad pracą diagnostów oraz przedsiębiorców, którzy naciskają na diagnostów, żeby przeglądy były robione w określony sposób. Natomiast mam gorąca prośbę, aby dać stronie społecznej 8–10 dni czasu na odniesienie się na piśmie do niektórych zapisów i nie procedować ustawy w dniu dzisiejszym. Chodzi o czas na złożenie sprawozdania. Przedstawiciele stowarzyszenia mogliby odnieść się do każdego z punktów indywidualnie. Podam przykład, art. 5. Te przepisy już funkcjonują w ustawie, a obecnie w projekcie są procedowane zapisy o zmianie w transporcie drogowym. Akurat przy ustawie o odpadach pamiętałem, że były wprowadzone przepisy. To jest bardzo dużo dokumentów. Proszę o danie stronie społecznej trochę czasu. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Chcę uzupełnić. Pan poseł pytał, na podstawie jakich danych? Podałem cyfrę 0,12%. To są oficjalne dane Komendy Głównej Policji i wszyscy mają do nich dostęp. Chodzi o pojazdy, które nie przechodzą badań technicznych w Polsce. To są dane przekazane przez KGP. Jak powiedział pan dyrektor Urbanowicz, środowisko jest przeciwne, żeby powierzyć zadania TDT. Ten problem pozostanie, niezależnie czy zostawimy 7, czy10 dni. Jesteśmy przeciwni tej decyzji.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan poseł Król, proszę bardzo.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję. Siedzę pół metra od pana posła Suchonia i nie możemy rozmawiać normalnie, gdyż pan poseł woli przez mikrofon. Kontynuuję ten rodzaj dialogu. Chcę poinformować, że nie spóźniłem się na posiedzenie Komisji. Chcę również powiedzieć, że nie przypominam sobie kontroli NIK, która badałaby zjawisko w 100%, zamiast na określonej grupie. Zwolennicy braku zmian powinni być zadowoleni z tego powodu. Możemy podać, jak to funkcjonuje w powiatach grodzkich. W większości powiatów grodzkich dużych miast znajdują się miejskie zakłady komunikacyjne, które w większości mają swoje zakłady diagnostyczne. Niektórzy uważają, że to jest normalne, iż gmina ma swoją spółkę, która posiada stację diagnostyczną, a następnie sama ją kontroluje. Czy tak jest? Dokładnie tak. Przedstawiciel urzędu miasta przychodzi i kontroluje taką stację. To są fakty.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Teraz będzie kumulacja wszystkiego w jednej jednostce – odbiór, certyfikacja i nadzór.

Poseł Piotr Król (PiS):

Drobna różnica jest taka, że to nie jest ten sam właściciel, panie przewodniczący. Słuchają nas nie tylko osoby z branży. Pan przewodniczący powiedział, że jest diagnostą, mam szacunek dla jego wiedzy. Natomiast nie wiem, czy państwo zwrócili uwagę, że główny opór, jeśli chodzi o pracę nad tą ustawą, nie płynie z urzędów i starostw, których państwo bronią. Nie odnotowałem, aby przedstawiciele starostw gwałtownie protestowali, że ktoś inny ma ich wspierać w tych działaniach. Można oczywiście wykorzystywać projekt ustawy i walić w niego ręką, jak robi to pan poseł Suchoń, ale można go także przeczytać. Zdecydowanie namawiam do drugiej opcji, tym bardziej – zwracam się do przedstawicieli środowiska dla którego prawo unijne ma niebywałą wartość – że jest dyrektywa unijna, 3 strona uzasadnienia: „Projekt zawiera szereg rozwiązań, do wdrożenia których zobowiązuje polskiego ustawodawcę brzmienie dyrektywy 2014/45/UE (minimum implementacyjne)” – to już powinno być dla niektórych grzmiący argument – „wyznaczenie organu właściwego, odpowiedzialnego za zarządzanie systemem badań zdatności do ruchu drogowego, ustanowienie organu odpowiedzialnego za sprawowane nadzoru nad systemem badań technicznych w Polsce, określenie minimalnego wyposażenia stacji kontroli pojazdów, stworzenie systemu prowadzenia szkoleń dla diagnostów, ustanowienie organu odpowiedzialnego za sprawowanie nadzoru”. Tego nie wymyślił sobie jakiś urzędnik lub minister, ale to jest wprost interpretacja prawa Unii Europejskiej. Myślę, że spisek, który państwo próbują zarysować, chyba nie objął całej Unii. Niemożliwe, żeby wpływ spisku, o którym państwo próbują mówić, był aż tak daleki.

Pytanie do przeciwników zajmowania się tym projektem: Jaka inna instytucja w polskim systemie prawnym może wykonywać te zadania? Może państwo mają jakiś pomysł, wtedy pójdziemy w tym kierunku. Wydaje się mi, że to wynika z dostosowania prawa unijnego i nie było innego organu w tym obszarze. Wczoraj wszyscy, również pan przewodniczący Żmijan, u którego niezmiernie cenię wiedzę i wewnętrzny spokój, zgodziliśmy się, że istnieje bardzo negatywne zjawisko dotyczące przekręcania liczników w autach. Czy osoby, które przekręcają liczniki, prowadzą badania w tym obszarze i w dodatku udostępniają je w internecie? Nie, jest powszechna wiedza, że istnieje taki proceder. Wczoraj Sejm, moim zdaniem 20 lat za późno, zareagował na to postępowanie. Równocześnie pan przewodniczący mówi, że jeśli nie ma badań, to zjawisko nie istnieje. A wczoraj były, panie przewodniczący? Zajmijmy się wreszcie dzisiejszym projektem, konkretnymi zapisami, a nie prowadźmy dyskusji typu „żeby było, jak było”. Chodzi o to, żeby wreszcie było bezpiecznie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Od dłuższego czasu pan się zgłasza, proszę się przedstawić.

Doradca techniczny w Najwyższej Izbie Kontroli Mariusz Rzyski:

Mariusz Rzyski, doradca w Departamencie Infrastruktury w NIK. Jestem zobowiązany odpowiedzieć przede wszystkim panu posłowi Suchoniowi. Dziękuję niektórym posłom

za ciepłe słowa o pracy Izby, również przedstawicielowi diagnostów, ponieważ szereg pomysłów mojego przedmówcy jest odzwierciedlonych we wnioskach NIK. Dodam, że rolą Izby jest przedstawienie, na podstawie wyników kontroli, ocen, uwag i wniosków systemu, jaki badamy. Nie kontrolowaliśmy stacji kontroli pojazdów, ale nadzór pełniony nad systemem badań technicznych przez samorządy. Przedstawicielka Związku Powiatów Polskich zauważyła, że my nie kierujemy…, to *ad vocem* do insynuacji, że nasza kontrola była przedpolem do wprowadzenia zmian, o których państwo mówią. Wniosek, który zaproponowaliśmy dotyczył zupełnie innego rozwiązania, czyli pozostawienia nadzoru w samorządach, pomocy samorządom i ustanowienia organu, który wspomagałby i nadzorował pracę wszystkich samorządów w Polsce. To wszystko co mam do powiedzenia. Dziękuję.

Dyrektor w PISKP Marcin Barankiewicz:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, rozmawiamy, że musimy implementować prawo Unii Europejskiej. Przypominam, że Polska jest członkiem UE od 2004 r. Czy dyrektywa z 2014 r. zastąpiła dyrektywę 2009/40/UE? Obecna procedura badań technicznych opiera się na dyrektywie z 2009 r. W gruncie rzeczy, prawo unijne mamy zaimplementowane. Teraz w najnowszej dyrektywie z 2014 r. musimy dokonać korekt w zmianie, wprowadzonej w prawie unijnym, żeby zapewnić jednolitość stosowania badań technicznych w całej Unii Europejskiej. Nie musimy wywracać całego systemu do góry nogami, ale wprowadzić drobną korektę w postaci centralnej koordynacji nad działaniami organu nadzorczego (obecnie nadzór sprawują starostwa) i w zakresie obowiązkowych szkoleń dla diagnostów. Unia nie nakazuje nam budowania wszystkiego od nowa i wywracania całego systemu, ale wprowadzenia drobnych zmian, które z niej wynikają. Jeśli zajrzymy do rozporządzenia w sprawie badań technicznych pojazdów, cały załącznik pierwszy i drugi, gdzie jest mowa o usterkach, które skutkują uznaniem stanu technicznego za niezadawalający lub stwarzają zagrożenie, to jest kalka dyrektywy z 2009 r. z bardziej restrykcyjnymi zapisami wynikającymi z polskiego prawa. To nie jest tak, że nagle obudziliśmy się i trzeba implementować dyrektywę unijną, ponieważ poprzednią mamy zaimplementowaną, a nowa nie wprowadza rewolucji, która nakazywałaby zmianę sytemu, tylko jego korektę. Nie musimy bardzo się spieszyć, żeby implementować prawo unijne, gdyż mamy już to zrobione. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Pan Zbylut? Proszę bardzo.

Prezes WSSKP Kazimierz Zbylut:

Szanowni państwo, chcę dodać kilka informacji do wypowiedzi moich przedmówców. Chodzi o raport NIK z 2009 r. Pan minister Chodkiewicz zwracał uwagę na dwa elementy, którymi ministerstwo bardzo chętnie się posługuje – stacja działała bez poświadczenia i na niej pracował karany diagnosta. To był jeden przypadek. Stacja była po odbiorze i protokole TDT, ale nie było jeszcze decyzji. Można powiedzieć, jest to nadużycie co do tego faktu. Odnośnie do diagnosty, do dzisiaj nie ma przepisów, które zabraniałyby pracować na stacji diagnoście, który był karany. Dopiero teraz proponuje się przepisy, żeby diagnosta, karany za przestępstwo przeciwko dokumentom, nie mógł być zatrudniany na SKP. Chciałem o tym powiedzieć dla ścisłości, żeby nie posługiwać się wyłącznie populizmem, ale faktami.

Odnośnie do rejestru stacji kontroli pojazdów i diagnostów, o którym mówi się w tej ustawie, jest to fikcja. Już w tej chwili, po wprowadzeniu CEPiK 2.0 w listopadzie ubiegłego roku, żadna stacja, która nie została włączona do CEPiK-u, nie posiada odpowiednich certyfikatów, podobnie jak diagności, i nie może pracować. Nie uzyska połączenia z CEPiK i nie będzie w stanie wpisać badania do rejestru.

Co zrobiono po publikacji raportu z 2009 r.? Proszę państwa, opracowano rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie wymagań dla pracowników starostw nadzorujących system badań technicznych. Co się stało z tym projektem? Nic, ponieważ już w 2014 r. dalszym ciągiem wszystkich konsekwencji było, że z czasem wszystkie kompetencje wobec SKP zostaną przekazane do TDT. Odnośnie do wypowiedzi pana dyrektora Urbanowicza chcę powiedzieć o jednej sprawie. Oczywiście, środowisko było przeciwne zmia-

nom z 2004 r., ponieważ pojawiła się, podobnie jak teraz, instytucja, która niewiele miała wspólnego z badaniami technicznymi. Przypominam, że do 2004 r. państwo w TDT zajmowali się nadzorem nad urządzeniami technicznymi podlegającymi przepisom dozoru technicznego. Odruch niepewności jest normalną sprawą. Wówczas wprowadzono instytucję poświadczenia zgodności i wyposażenia warunków lokalowych, nadając im, zupełnie niepotrzebnie, formę decyzji administracyjnej. Tymczasem jest to dokument o charakterze technicznym. On stwierdza, czy stacja spełnia wymagania lokalowe i posiada odpowiednie wyposażenie. Tyle i tylko tyle. Natomiast zostało to zinterpretowane w taki sposób, że dokument jest wydawany dla przedsiębiorcy. Skutek jest taki, że jeśli nastąpiła zmiana przedsiębiorcy na tej samej stacji, na której nic się nie zmieniło, trzeba było wystąpić o nowy dokument. Jeszcze raz powtarzam, że to jest dokument o charakterze technicznym, który powinien być wydawany dla stacji kontroli pojazdów o określonym numerze identyfikacyjnym i kodzie rozpoznawczym. Tak to powinno wyglądać.

Kolejne kwestie, jeśli chodzi o zalecenia pokontrolne, o których również mówił pan dyrektor TDT. Oczywiście, można wydawać różne zalecenia pokontrolne, ale trzeba dać jeszcze narzędzia do wykonywania tych decyzji. Jeśli nie wydano dla starostów żadnych przepisów wykonawczych, w jaki sposób mieli sprawować nadzór? Jak państwo w starostwach mogli sobie poradzić w sposób, jaki oczekiwał od nich regulator? Odnośnie do dyrektywy, rzecznik małych i średnich przedsiębiorstw jasno i wyraźnie stwierdza, że dyrektywa narusza zasadę „Unia Europejska + zero”. Wychodzi znacznie ponad to, czego wymaga Unia Europejska od państwa polskiego. Czy chcemy być aż tak daleko w przodzie? Mówił już o tym kolega z Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów.

Należy wprowadzić tylko szkolenia przypominające i element koordynacji, a resztę udoskonalić. Natomiast cała ustawa jest jednym wielkim uderzeniem w przedsiębiorców. Generalnie środowisko nie jest przeciwne zmianom, ale teraz ktoś musi za to zapłacić. Czy państwo posłowie, którzy twierdzą, że już teraz, szybko, dzisiaj trzeba przyjąć ten dokument, będą usatysfakcjonowani, jeżeli zaczną upadać stacje kontroli pojazdów? Przecież w tym roku jest ich o ponad 20 mniej. Już nie przyrasta liczba stacji kontroli pojazdów, wręcz przeciwnie – ubywa. Dla mnie to jest fundamentalne pytanie. Na sali znajduje się wielu prawników. Chcę zapytać, czy w demokratycznym państwie prawnym jest normalną sprawą, że beneficjent rozwiązania uczestniczy przez cały okres w konstruowaniu aktu prawnego i ma bezpośredni wpływ na jego kształt? Dodatkowo, jak państwo mówili, tutaj istniały jeszcze powiązania personalne między dyrektorem Departamentu Transportu Drogowego, a dyrektorem TDT. Jeśli to jest prawda, historia jest nieestetyczna, mówiąc delikatnie. Chcę zapytać prawników, czy to jest normalne, że beneficjent rozwiązania cały czas uczestniczy na etapie tworzenia aktu prawnego? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pań poseł Suchoń, bardzo proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Dziękuję, panie przewodniczący. Jednak proszę przedstawiciela NIK, aby odpowiedział na pytanie dotyczące sposobu doboru grupy do badania. Pan rozpoczął wypowiedź, natomiast moje pytanie dotyczyło, czy rzeczywiście państwo otrzymali grupę do badania od TDT? To jest istotna informacja.

Chcę również odnieść się do słów o dyrektywie. Rzeczywiście, szanowni państwo, jest tak, że nową dyrektywę z 2014 r. musimy przenieść do prawa polskiego. Natomiast słuchają nas obywatele. Aby nie odnieśli błędnego wrażenia po usłyszeniu niektórych wypowiedzi, trzeba wyjaśnić, że dyrektywa jest minimalna, nakreśla konkretne wymagania, które musi przyjąć każdy kraj. Natomiast projekt ustawy przedstawiony Wysokiej Izbie znacząco wykracza poza minimalne ramy dyrektywy. Po raz kolejny mamy do czynienia z obudówką biurokratyczną, którą stosuje rząd przy transponowaniu niektórych dyrektyw. To oczywiście bije w przedsiębiorców i obywateli, ponieważ nakłada dodatkowe obowiązki biurokratyczne, niewymagane przez prawo Unii Europejskiej. Również trzeba podkreślić, że dyrektywa nie wskazuje, który organ w państwie ma odpowiadać za dany obszar. Decyzja należy tylko i wyłącznie do państwa. Nakreślając stanowisko samorządu

przedstawione na samym początku (polecam odtworzenie posiedzenie Komisji), wyraźnie wskazał, że jest w stanie podjąć się tego zadania, ale potrzebuje odpowiednich uregulowań, których nie ma w tej ustawie. I w tym leży problem.

Na koniec chcę powiedzieć, zadając kłam stanowiskom i nieprawdziwym informacjom, jeżeli muszę wybrać stację kontroli pojazdów, decyduję się na MZK. Dlaczego? Wiem, że jeśli tam pojadę, a mój samochód będzie niesprawny, diagnosta z MZK na pewno nie podpisze badania. A MZK to jest nadzór miejski. Muszę powiedzieć, że to są absolutnie zaufane stacje i w trosce o bezpieczeństwo diagności postępują jak najbardziej prawidłowo. Kolejna sprawa, o której chcę powiedzieć, ponieważ zadano pytanie, jak to jest, że miasto, powiat kontroluje własne stacje? A jak teraz będzie to wyglądało, skoro TDT będzie kontrolował stacje, wykonywanie obowiązków, a później kontrolował wykonywanie swoich obowiązków. Gdzie jest sens i logika? Kto będzie kontrolował kontrolującego? Wydaje się, że system nadzoru wymaga głębokiej analizy i przemyślenia. Na obecnym posiedzeniu komisji na pewno do tego nie dojdzie. Jeszcze raz zachęcam, panie przewodniczący, dajmy czas stronie społecznej, żeby mogła przygotować się do dyskusji i przedstawić swoje stanowisko. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

No właśnie, cały czas to się dzieje, jak pan poseł widzi, strona społeczna bardzo merytorycznie się wypowiada. Z przyjemnością słuchamy wypowiedzi i nie ma żadnych aluzji do tego, o czym pan mówi cały czas, zadając kłam rzeczywistości, że strona społeczna jest pokrzywdzona. Za każdym razem, gdy się zgłasza, dostaje możliwość wypowiedzenia się.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, strona społeczna apelowała o czas, proszę nie wprowadzać w błąd opinii publicznej.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Ale nie udzieliłem panu głosu. Teraz głos ma strona społeczna, proszę bardzo.

Prezes OSDS Waldemar Witek:

Panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, być może moje zmęczenie lub inne warunki przyczyniły się do niezrozumienia mojej wypowiedzi. Diagności chcą zmian prawnych. Chcą uczestniczyć w tworzeniu dobrego prawa. Nie jest prawdą, że nie chcemy zmian i jesteśmy przeciwko temu projektowi. Chcemy uniezależnienia naszych decyzji dotyczących badań technicznych. Mam pytanie do pana dyrektora Urbanowicza. Mówiłem o 50% stacji w Polsce, natomiast, nie chodziło mi, czy były sprawdzane i weryfikowane kontrole, jeżeli nadzór był źle pełniony, ale jakie zmiany prawne zostały zaproponowane przez Transportowy Dozór Techniczny, aby zaostrzyć nadzór. Można wprowadzić szkolenia dla starostw, które będą się odbywały w Transportowym Dozorze Technicznym dla pracowników pełniących nadzór nad SKP. Mógłby on uzyskać certyfikat TDT potrzebny do nadzoru nad stacjami. O takie wnioski mi chodziło.

Następna sprawa. Chcę podkreślić, że opiniowaliśmy pierwszy projekt, nie konsultowano naszych dalszych zmian, musieliśmy upominać się o opinię Ministerstwa Transportu do naszych uwag. Tak naprawdę nie mieliśmy żadnego wpływu na ten projekt. Uważamy, że rozwiązania, które chcemy zaproponować, są dobre. Co więcej, one zwiększają nadzór nad pracą diagnosty, ale chcemy tylko narzędzia, żeby diagnosta mógł spokojnie wydawać swoją decyzję o sprawności technicznej pojazdu.

Chcę podać przykład jednego zapisu, który uważam, że jest błędny, a cały czas przebija się w ustawie. W pierwszym projekcie było zaproponowane, że TDT wybuduje SKP i wszelkie badania techniczne po przekroczonym terminie będą przeprowadzane na stacjach kontroli pojazdów TDT. Oczywiście, właściciel pojazdu byłby dodatkowo karany na stacji, co miałoby stanowić dodatkowy dochód przedsiębiorcy. W ostatecznej wersji pozostaje zapis, że właściciel będzie karany za brak przeglądu technicznego, badanie będzie droższe o 50%, ale kwota zostanie odprowadzone do TDT. Chcę podkreślić, że cofamy się w rozwoju, ponieważ karanie dotyczy wszystkich. Przykładowo, jeden z posłów musiał wykonać badanie techniczne, niestety trafił na prezesa Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych, który zmęczony dojeżdżał do War-

szawy i spowodował wypadek. Ja byłem temu winien, a pan poseł nie mógł wykonać badania technicznego. Poniósł szkodę. Już został mocno obarczony, a na koniec zostanie ukarany, ponieważ nie przyjechał na badanie w terminie. Jest jeszcze jeden aspekt tej sprawy. Obecnie za brak badania technicznego, pracodawca, wykonujący transport drogowy, jest karany przez Inspekcję Transportu Drogowego kwotą 2 tys. zł za każdy skontrolowany pojazd, który ma nieważne badanie techniczne. Użytkownik w ruchu publicznym jest karany przez policję za brak badań technicznych. Czy będzie karany drugi raz na SKP za brak tych badań? Nie rozumiem tego podejścia i nie wiem, w którym kierunku to zmierza? Świadomy użytkownik drogi nie weźmie udziału w ruchu drogowym pojazdem bez badań technicznych, zwłaszcza, jeśli będzie wisiała nad nim wysoka kara grzywny. Nie pozwoli sobie na to. Natomiast trzeba wziąć pod uwagę inne aspekty sprawy. Są użytkownicy, którzy chcą w terminie wykonać badania, ale nie mogą i za to zostaną ukarani. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan minister, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, siedzę spokojnie i słucham, ale wydaje się mi, że strona biznesowa cały czas jest przeciwna, żeby pozostało to w gestii TDT. Nam głównie chodzi, żeby prawidłowo badać pojazdy, które opuszczają stacje kontroli pojazdów. Proszę, zajmijmy się tematem, a nie ciągłym zabezpieczaniem swojego środowiska. Chcę podać jeszcze jedną daną, która powinna uzmysłowić nam, że musimy zająć się tym problemem. W 2015 r. policjanci, w wyniku przeprowadzonych kontroli na drodze, obejmujących nieznaczny odsetek pojazdów uczestniczących każdego dnia w ruchu drogowym, zatrzymali ponad 425 tys. dowodów rejestracyjnych pojazdów, które zagrażały bezpieczeństwu ruchu drogowego. Prawie 152 tys. spośród nich nie posiadało w ogóle badań technicznych. Naprawdę, te dane są porażające. Jeszcze raz proszę, abyśmy zajęli się procedowaniem ustawy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy jest sprzeciw do zmiany pierwszej? Nie ma. Przyjęliśmy zmianę pierwszą.

Przechodzimy do zmiany drugiej. Biuro Legislacyjne, proszę bardzo.

Legislator Jakub Bennewicz:

W tym miejscu chcę zgłosić ogólną uwagę, gdyż problem, o którym zaraz powiem, występuje po raz pierwszy w zmienianym pkt 29 w art. 2. W projekcie ustawy często występują odesłania do odrębnych przepisów lub inne niedoprecyzowane odesłania. Zgodnie z zasadami techniki prawodawczej, w miarę możliwości, odesłania powinny być precyzyjne i skierowane do konkretnych przepisów. Oczywiście nie jest to kwestia, którą powinniśmy teraz wyprostować bez pomocy merytorycznych osób. Sygnalizujemy tylko problem, który często występuje. W związku z tym w przypadku kolejnych przepisów nie będziemy ponownie o tym mówili, to jest ogólna uwaga dotycząca tego typu przepisów. To też dotyczy wielu nieprecyzyjnych pojęć, które występują w ustawie, jak konieczność spełniania odpowiednich warunków lub dostarczenie wymaganych dokumentów. Nie zawsze jest to precyzyjne i nie zawsze wiadomo, o co dokładnie chodzi. Nie mamy konkretnych propozycji, tylko sygnalizujemy problem.

Jeśli chodzi o konkretną uwagę, która ma przełożenie na poprawkę, to jest poprawka do lit. h w pkt 2. Proponujemy w dodawany pkt 87 wykreślić wyrazy „przeprowadzanych na podstawie przepisów prawa". Generalnie jest tak, że wszystko co się robi, także badania techniczne, powinno być wykonywane na podstawie przepisów prawa. Ten fragment niewiele wnosi, a przez to, że odesłanie jest nieprecyzyjne, bardziej rozmydla brzmienie przepisu. Stąd nasza propozycja. Przy okazji pozwolę sobie zwrócić uwagę, że w związku z faktem, że projekt implementuje prawo Unii Europejskiej, do każdej poprawki jest wymagany podpis trojga posłów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Czy strona rządowa ma uwagi odnośnie do wykreślenia?

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jesteśmy za, gdyż to jest poprawka legislacyjna.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Mamy zmianę drugą. Jest prośba o głos ze strony społecznej, bardzo proszę.

Dyrektor generalny w Ogólnopolskim Związku Pracodawców Transportu Drogowego Andrzej Bogdanowicz:

Andrzej Bogdanowicz, Ogólnopolski Związek Pracowników Transportu Drogowego. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, w zmianie drugiej jest propozycja nowego zdefiniowania pojazdu przyczepy. Od kilku lat związek namawiał resort do zmiany przepisów w zakresie przewozu drewna dłużycowego. W tym roku, po kilku latach starań, ukazało się rozporządzenie, które pozwala przewozić drewno dłużycowe przyczepami samosterującymi. Przewoźnicy odetchnęli, gdyż po kilku latach starań wreszcie mogą legalnie przewozić drewno dłużycowe z lasu, tartaku lub innych zakładów. Jest to przyczepa, która nie jest połączona sprzęgiem z pojazdem, a elementem łączącym jest drewno dłużycowe. Na podobnej zasadzie przewozi się również długie elementy konstrukcyjne do budowy hal, śmigła do wiatraków przeznaczone do ekologicznego prądu. Czekaliśmy na zmianę definicji przyczepy, ponieważ pracując nad rozporządzeniem była mowa, że ona ogranicza możliwość wydania przepisu, iż przyczepa może nie posiadać sprzęgu. Pojawia się nowa definicja, która w stosunku do dotychczasowej określa, że to jest pojazd, który ma koła – możemy zrozumieć, że nie będą to ciągnięte sanie – oraz, że określenie obejmuje także przyczepę modułową. Także jesteśmy w stanie to zrozumieć. Natomiast pozostaje bez zmiany sformułowanie, że jest to „pojazd przystosowany do łączenia go z innym pojazdem". Jeżeli popatrzymy, przystosowanie do łączenia jednoznacznie zamyka drogę. Przyczepa musi posiadać elementy do sprzęgania go z innym pojazdem. Za chwilę, po uchwaleniu ustawy, definicja zamknie możliwość obowiązywania świeżo wywalczonego po kilku latach przepisu w zakresie przewozu drewna. Prosimy o odstąpienie od fragmentu, że jest to „pojazd przystosowany". Wyraźnie to wskazuje, że musi posiadać elementy konstrukcyjne do łączenia. To są przyczepy samosterujące, posiadające najnowszą technologię, od kilku lat stosowane u nas i praktycznie w całej Unii Europejskiej. Nie chcemy, żeby definicja była przeszkodą i stała się ponownie kłopotem z wożeniem drewna dłużycowego.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jeżeli mogę, oddam głos panu naczelnikowi.

Naczelnik wydziału w Ministerstwie Infrastruktury Maciej Bożyk:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, nowa definicja, którą stworzyliśmy, miała na celu poprawę zapisów w obowiązujących przepisach. Przepisy były konsultowane z panem dyrektorem Andrzejem Bogdanowiczem i do dnia dzisiejszego nie było uwag do tego zapisu. Nawet pan Bogdanowicz zgodził się na to. Przepis musieliśmy zmienić. Powiem, z czego to wynika. Dotychczas była mowa, że przyczepa musi spoczywać na innym pojeździe. To wykluczało możliwość stosowania łabędziej szyi. Naczepa nie ląduje bezpośrednio na pojeździe, który ją ciągnie, ale jest pośredniczący element. Dlatego musieliśmy to wyeliminować. Tutaj jest napisane: „przystosowane do łączenia go z innym pojazdem". Panie dyrektorze Andrzeju, jeśli dobrze pamiętam, element łączący to jest właśnie „przystosowanie do łączenia go z innym pojazdem". Dodatkowo przyczepa dłużycowa musi posiadać element, który przekazuje sygnały z pojazdu. W naszej ocenie przepis jest właściwy, uzgodniony z państwem, ale jeśli państwo dostrzegają tutaj konieczność doprecyzowania, jak najbardziej jesteśmy otwarci na merytoryczną dyskusję. Dziękuję.

Dyrektor generalny w OZPTD Andrzej Bogdanowicz:

Panie naczelniku, to, że był pan kiedyś moim pracownikiem, nie upoważnia do takiej formy spoufalania się na oficjalnych obradach w Sejmie. Przepis ten faktycznie posiada usterki. Wiedziałem, że będzie pan chciał kłamać na tym spotkaniu. Pismo z 3 listopada 2016 r., w ramach konsultacji, kiedy związek wyrażał opinię o tej ustawie – uwaga nie

została uwzględniona. W przedostatnim akapicie zwracamy państwu uwagę, żeby dopracować definicję. Państwo nic nie zrobili.

Naczelnik wydziału w MI Maciej Bożyk:

Panie przewodniczący, przepraszam, ale ja poczułem się urażony przez byłego mojego przełożonego…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze, zostawmy ten poziom dyskusji. Proszę, państwa, również uczestniczyłem w procesie walki o zmianę tego przepisu, który dotyczy umożliwienia wożenie drewna poprzez połączenie przyczepy z samochodem, mówiąc umownie.

Naczelnik wydziału w MI Maciej Bożyk:

Przepraszam, jedna uwaga, przepisy dotyczące ładunku były późniejsze.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze, co strona rządowa sądzi na ten temat?

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jeśli można, pan dyrektor departamentu prawnego podsumuje sprawę.

Zastępca dyrektora Departamentu Prawnego w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Warchoł:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, zastrzeżenie, które zostało sformułowane wobec tej definicji dotyczy kwestii przystosowania przyczepy do łącznia z innym pojazdem. W rozporządzeniu w sprawie sposobu przewozu ładunku zredagowaliśmy przepis dla przyczep dłużycowych w taki sposób, że zestaw z przyczepą jest połączony za pomocą ładunku. Zatem trudno byłoby uznać, że przyczepa dłużycowa nie jest przystosowana do połączenia z innym pojazdem. Proszę o wyjaśnienie tej kwestii od strony technicznej, jeżeli rzeczywiście przyczepa dłużycowa nie jest przystosowana do łączenia z innym pojazdem. W naszej ocenie, podkreślam, że jest to ocena prawna relacji pomiędzy dwoma aktami prawnymi, łączenie za pomocą ładunku, bo tak to jest wyartykułowane w rozporządzeniu w sprawie przewozu ładunku, jest również jednym ze sposobów łączenia z innym pojazdem. W naszej ocenie nie ma kolizji pomiędzy definicją, która jest w ustawie, a przepisami w rozporządzeniu.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pozostawmy zapis, jaki jest, a panowie doprecyzują przepis ze stroną społeczną. Chodzi o dogodzenie przewoźnikom drewna w tej materii. Wszyscy doskonale rozumiemy, o co chodzi. Czy jest sprzeciw odnośnie do przyjęcia zmiany drugiej z poprawką Biura Legislacyjnego, polegającą na wykreśleniu z akapitu wyrażenia „przeprowadzonych na podstawie zapisów prawa”? Nie ma sprzeciwu. Przyjęliśmy zmianę drugą.

Przechodzimy do zmiany trzeciej. Czy są uwagi ze strony Biura Legislacyjnego? Są, proszę bardzo.

Legislator Krzysztof Karkowski:

Panie przewodniczący, jeśli chodzi o zmianę trzecią, proponujemy, aby w art. 39a po wyrazie „warunki” dodać słowo „techniczne”, aby ujednolicić terminologię stosowaną w dodawanym przepisie.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jesteśmy za.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Widzę, że zgłasza się pan ze strony społecznej, siedzący na samym końcu.

Prezes OSDS Waldemar Witek:

Zgłaszałem się, ale chodziło mi o definicję, ponieważ w projekcie nie uwzględniono w ogóle definicji pojazdu dwukołowego z silnikiem o pojemności mniejszej niż 50 cm^3, mającym większą moc niż 4 kW lub rozwijającym prędkość większą niż 45 km/h. Na obecną chwilę jest to pojazd widmo. W dobie techniki prowadzącej do zmniejszenia pojemności, w ogóle nie uwzględniamy tego rodzaju pojazdu w ustawie – Prawo o ruchu

drogowym. Pojazd, który ma więcej niż 50 cm^3 jest już motocyklem, a pojazd z mniejszą pojemnością jest ograniczony dwoma warunkami – 4 kW i 45 km/h. Natomiast, pojazdy dwukołowe, które mają pojemność mniejszą niż 50 cm^3 i posiadają moc większą niż 4 kW lub rozwijają prędkość większą niż 45 km/h, są niczym. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Rozumiem, że tym aspektem zajmiemy się w dalszy procesie legislacyjnym, ponieważ jest to kolejna merytoryczna uwaga, która wymaga spisania, przedstawienia i przeanalizowania. Mam pytanie, czy jest sprzeciw wobec przyjęcia zmiany trzeciej wraz z poprawką? Nie ma sprzeciwu. Przyjęliśmy zmianę trzecią. Natomiast pana głos zostaje w protokole i będziemy dalej dyskutować.

Przechodzimy do zmiany czwartej. Biuro Legislacyjne.

Legislator Jakub Bennewicz:

Dwukrotnie w przepisie ust. 1a występuje podobny zwrot – „Pojazd kategorii M2 oraz M3 powinien być wyposażony". Proponujemy zamienić liczbę pojedynczą na mnogą, ponieważ są to dwie kategorie, więcej niż jeden pojazd. Powinno być brzmienie: „Pojazdy kategorii M2 oraz M3 lub N2 oraz N3 powinny być wyposażone". Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Strona rządowa?

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Oczywiście, jest to poprawka porządkująca, więc jesteśmy za.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia zmiany czwartej? Nie słyszę. Przyjęliśmy zmianę czwartą. Przechodzimy do zmiany piątej. Biuro Legislacyjne, bardzo proszę.

Legislator Jakub Bennewicz:

Mamy pytanie do dodawanego ust. 2d w tej zmianie. To jest pytanie, które dotyczy kolejnych przepisów odnoszących się do poszczególnych rejestrów. Czy zdaniem strony rządowej i państwa posłów tego typu przepisy nie powinny być uzupełnione o fakt, iż w tym przypadku dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, i każdy z organów prowadzący rejestr, jest również administratorem danych znajdujących się w tym rejestrze? Gdyby państwo zgodzili się z naszą sugestią, odpowiednia poprawka musiałaby zostać sporządzona, ale nie przez nas, ponieważ jest to kwestia merytoryczna.

Mamy jeszcze pozostałe dwie kwestie z naszego wykazu poprawek, które dostarczyliśmy. W lit. c, zmienianemu ust. 5 pkt 3 proponujemy nadać brzmienie: „wysokość opłaty za wydanie decyzji, o których mowa w ust. 2 i 2a". To jest zmiana redakcyjna, ujednolicająca – zamiast opisu całego wyrażenia, odesłanie, jak jest w ust. 2b. W części wspólnej tego samego przepisu, wyrazy „pkt 3" zastąpić wyrazami „ust. 2 i 2a". To również jest ujednolicająca zmiana, będąca konsekwencją poprzedniej.

Legislator Krzysztof Karkowski:

Mam jeszcze jedno pytanie do ust. 2d, który dotyczy dalszego procesu legislacyjnego. W związku z tym, że jest to nowy rejestr i należałoby w przepisach przejściowych, zgodnie z § 35 Zasad techniki prawodawczej, utworzyć przepis przejściowy związany z tym, że tworzy się taki rejestr. To jest pytanie na następny etap procesu legislacyjnego. Można by ewentualnie zastosować poprawkę, jeżeli pomogłaby w uniknięciu problemów przejściowych.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Tak, oczywiście, jesteśmy za zmianami porządkowymi. A tutaj dopracujemy sprawę rejestru, żeby był przepis przejściowy. Aczkolwiek, dyrektor podpowiada mi, że rejestr będzie tworzony na bieżąco. Porozumiemy się z Biurem Legislacyjnym.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Super. Dziękuję bardzo. Proszę państwa, czy jest sprzeciw wobec przyjęcia zmiany piątej? Nie widzę. Przechodzimy do zmiany szóstej. Biuro Legislacyjne, proszę bardzo.

Legislator Jakub Bennewicz:

Mamy ogólną uwagę dotyczącą ust. 7, w którym jest upoważnienie ustawowe do wydania rozporządzenia. Konstrukcja, która polega na tym, że w rozporządzeniu można określić dodatkowy zakres badania, o którym mowa w ust. 2, stanowi ryzyko rozszerzania ustawy w drodze rozporządzenia, co nie powinno mieć miejsca, gdyż ustawodawca zdecydował, iż jest to materia ustawowa. Określił ją w ust. 2 tego artykułu. Zatem, jeśli jest to materia ustawowa, nie powinna być regulowana w rozporządzeniu. Istnieje ryzyko naruszenia przepisów konstytucji dotyczących tego, że akty wykonawcze powinny wykonywać ustawę, a nie ją uzupełniać. To jest uwaga porządkowa. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jesteśmy jak najbardziej za.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia zmiany szóstej wraz z poprawką? Nie widzę. Przechodzimy do zmiany siódmej. Biuro Legislacyjne.

Legislator Jakub Bennewicz:

Jeśli chodzi o zmianę siódmą, w lit. b pojawia się po raz pierwszy ta kwestia. Chcę ją zgłosić ogólnie. Jeśli poprawka zyska akceptacje strony rządowej i Komisji, nie będziemy ponownie podnosili tej kwestii. Ustęp 6 brzmi: „Z przeprowadzonego badania homologacyjnego, z zastrzeżeniem ust. 7, jednostka uprawniona albo dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego sporządzają". Jeżeli wyjątek następuje tuż po regule, jak w tym przypadku, i występuje w tej samej jednostce redakcyjnej, takie zastrzeżenie jest zbędne. Stąd proponujemy wykreślić wyrazy „z zastrzeżeniem ust. 7". Jak powiedziałem, tego typu zastrzeżenia występują wielokrotnie w projekcie, za każdym razem proponujemy ich wykreślenie. Jeśli zmiana zyska akceptację Komisji, już nie będziemy podnosili tej kwestii ponownie. Jeśli chodzi o zmianę siódmą, chcę zwrócić uwagę, że w ust. 7 występuje odesłanie do załącznika nr 16 do dyrektywy 2007/46/WE. Generalnie tego typu odesłania są błędne pod względem legislacyjnym, gdyż dyrektywy nie obowiązują wprost, są skierowane do państw członkowskich. Powinniśmy raczej odsyłać do przepisów prawa krajowego, które implementowały tę dyrektywę. To jest trochę powiązane z naszą pierwszą uwagą, że jest to kwestia, której teraz nie naprawimy, więc tylko sygnalizuję problem.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Panie przewodniczący, udzielę głosu dyrektorowi Warchołowi.

Zastępca dyrektora w MI Tomasz Warchoł:

W odniesieniu do kwestii usunięcia zastrzeżenia, rzeczywiście, akurat w tym przypadku nie wpłynie to na czytelność tego przepisu i akceptujemy to rozwiązanie. Chcę zastrzec, że nie w każdym przypadku usunięcie zastrzeżenia będzie przez nas akceptowane, bo niekiedy pełni ważną funkcję informacyjną, identyfikującą związek pomiędzy poszczególnymi przepisami. Ale będziemy odnosili się do tego w trakcie omawiania poszczególnych zmian. W kwestii odesłania do dyrektywy ramowej, o której wspomniał pan legislator, chcę zwrócić uwagę, że w prawie o ruchu drogowym przepisy homologacyjne odsyłają do dyrektywy. Mamy świadomość, że jest to wyjątek od ogólnej zasady braku stosowalności poszczególnej dyrektywy, jakkolwiek dyrektywa ramowa w załącznikach określa bardzo precyzyjne przepisy, nie pozostawiając żadnej swobody państwom członkowskim. Kiedyś przyjęto, że możliwe jest zastosowanie odesłania bezpośrednio do dyrektywy. W ten sposób wpisujemy się w rozwiązywanie tych kwestii.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy jest sprzeciw do zmiany siódmej z poprawką? Nie ma. Przyjęliśmy zmianę siódmą. Przechodzimy do zmiany ósmej. Bardzo proszę, panie mecenasie.

Legislator Jakub Bennewicz:

To jest tylko wątpliwość dotycząca brzmienia ust. 1. Chcemy zwrócić uwagę, że przepis nie do końca odpowiada na pytanie, w jakich sytuacjach badanie będzie przeprowadzała jednostka uprawniona, a w jakich dyrektor TDT? Dlatego może to być nieczytelne.

Zastępca dyrektora w MI Tomasz Warchoł:

Tutaj mamy alternatywę rozłączną. W tym przypadku kompetencje do przeprowadzenia badań mają zarówno jednostki, które posiadają odpowiednie uprawnienia, jak i dyrektor TDT. W zależności do kogo zgłosi się wnioskodawca, dany podmiot będzie przeprowadzał badania.

Legislator Jakub Bennewicz:

Dziękuję za wyjaśnienia. Jeszcze drobna poprawka do lit. b w ust. 3. Proponujemy wykreślenie wyrazu „z badań", gdyż następuje powtórzenie. Przepis brzmi: „z przeprowadzonego badania jednostka uprawniona albo dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego sporządzają sprawozdania z badań". Ta sama poprawka będzie dotyczyła pkt 9 w lit. b w zmienianym ust. 3. Czyli, mamy dwa razy tę samą poprawkę, w której należy wykreślić wyrazy „z badań".

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jesteśmy jak najbardziej za.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia zmiany ósmej wraz z poprawką? Nie ma. Przyjęliśmy.

Przechodzimy do zmiany dziewiątej. Czy są uwagi do zmiany dziewiątej? Nie ma. Przyjęliśmy zmianę dziewiątą z poprawką.

Czy są uwagi do zmiany nr 10? Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia zmiany wraz z poprawką? Nie ma. Przyjęliśmy zmianę nr 10.

Czy są uwagi do zmiany nr 11? Czy Biuro Legislacyjne zgłosiło tutaj poprawkę redakcyjną? Nie. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia zmiany nr 11? Nie ma. Przyjęliśmy zmianę nr 11.

Czy jest sprzeciw do zmiany nr 12? Nie słyszę. Przyjęliśmy zmianę nr 12.

Czy są uwagi do zmiany nr 13? Proszę bardzo.

Prezes SFRS Adam Małyszko:

Mam pytanie, czy w przypadku zatrzymania dowodu rejestracyjnego na skutek nieważnych badań technicznych lub zdarzenia losowego, jakim jest wypadek, gdy dowód rejestracyjny znajduje się w wydziale komunikacji, może dojść do transakcji przeniesienia własności pojazdu powypadkowego w ramach np. likwidacji szkody całkowitej? Czy to nie będzie kolidowało z handlem samochodami bez dowodu rejestracyjnego, który znajduje się w wydziale komunikacji?

Zastępca dyrektora w MI Tomasz Warchoł:

W tym przypadku, w mojej ocenie, należałoby przekazać nowemu właścicielowi dokument pokwitowania, zgodnie z którym dowód znajduje się w starostwie. Ten dokument powinien być dla nowego właściciela podstawą, żeby otrzymać zwrot oryginału.

Dyrektor w PISKP Marcin Barankiewicz:

Jeżeli mówimy o art. 78, chcę zasygnalizować problem, który pojawił się od 1 października, to znaczy, obywatele mogą już jeździć bez dowodu rejestracyjnego, ale może być on zatrzymany wirtualnie, elektronicznie, np. przez policjanta. Może być dokonana sprzedaż pojazdu, którego właściciel ma zabrany dowód rejestracyjny, mimo że fizycznie ten dokument będzie przekazany nowemu nabywcy. Czy ministerstwo zastanawiało się, jak zabezpieczyć tego typu transakcje, żeby nowy nabywca nie dowiadywał się w wydziale komunikacji, że zanim zarejestruje pojazd, najpierw musi pojechać na stację kontroli pojazdów i wykonać badanie techniczne, ponieważ ma zatrzymany wirtualnie dowód rejestracyjny?

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Wydaje się oczywiste, że przy sprzedaży trzeba pokazać dowód rejestracyjny.

Głos z sali:

Ale wirtualnie będzie zatrzymany.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze, pani poseł, czy pani chce zadać pytanie? Czy pan chce jeszcze coś dodać?

Dyrektor w PISKP Marcin Barankiewicz:

Rzeczywiście tak jest. Dokument fizycznie zostanie przekazany, ale będzie wirtualnie zatrzymany w systemie CEPiK, o czym nie będzie wiedział nowy nabywca, jeżeli poprzedni właściciel nie przekaże lub zatai informację.

Prezes SFRS Adam Małyszko:

Jeżeli pan dyrektor powiedział, że może być przekazany dokument wskazujący na zatrzymanie dowodu rejestracyjnego, należałoby to umieścić w zapisach w art. 78 ust. 1, dodając taką możliwość.

Zastępca dyrektora w MI Tomasz Warchoł:

Tylko tutaj jest jeden zasadniczy problem, szanowni państwo. Z punktu widzenia badań technicznych zniesienie wymogu posiadania dowodu rejestracyjnego nie ma znaczenia. Dowód rejestracyjny albo zaświadczenie o badaniu technicznym w dalszym ciągu będzie dokumentem, który potwierdza przeprowadzenie takiego badania. Ten przepis nakłada na właściciela pojazdu obowiązek przekazywania oryginału dowodu rejestracyjnego. Kwestią wtórną jest fakt, jaki jest status tego dowodu rejestracyjnego, czy został on zatrzymany, czy nie. Rzeczywiście, tutaj istnieje problem, natomiast z punktu widzenia obowiązku przekazania fizycznego dokumentu wydaje się, że nie jest celowe, aby modyfikować ten przepis. Obowiązek przekazania dowodu rejestracyjnego, w momencie sprzedaży pojazdu, powinien istnieć, niezależnie od statusu tego dokumentu.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pani poseł Paluch, proszę bardzo.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Mam pytanie w związku z problemem, który pan podniósł chwilę temu. Powinna być ochrona ludzi działających w dobrej wierze, czyli nabywców pojazdu. Ludzie kupują samochód i nie zdają sobie sprawy, że dowód rejestracyjny został zatrzymany. Może niekoniecznie teraz powinniśmy o tym mówić, ale sprawa, którą pan poruszył, jest istotna. Człowiek kupuje samochód w dobrej wierze. Kwestie wynikające z elektronicznego obiegu dokumentów jednak niosą ryzyko. Czy państwo zastanawiali się, w jaki sposób zmniejszyć lub ograniczyć ryzyko, bo to jest istotny problem?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Strona rządowa, proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Pani poseł, dopracujemy tę kwestię przed drugim czytaniem. Porozumiemy się ze stroną społeczną, żeby to dograć.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Bogdan Oleksiak:

Proszę państwa, problem, który podniosła pani poseł, jest bardzo ważny, natomiast pamiętajmy, że konieczność posiadania dowodu rejestracyjnego nadal istnieje w prawie międzynarodowym, natomiast zniesienie obowiązku posiadania dowodu dotyczy tylko naszego kraju. Obrót sprzedaży może być również na terenie Unii Europejskiej. Takiego obowiązku nie znosimy.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pani poseł jeszcze raz? Proszę.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Rozumiem zastrzeżenia, ale zwróciłam uwagę na jeden problem – ochrona ludzi, którzy działają w dobrej wierze, nabywają pojazd, żeby nie zostali poszkodowani z tego powodu. Oczywiście, to zahacza o przepisy, które wprowadziły elektroniczny obieg dokumentów, ale to jest istotny problem. Wielu ludzi, działających w dobrej wierze, może być narażonych na szkodę. Trzeba temu zapobiec.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Jesteśmy przy zmianie nr 13 i jeśli nie ma sprzeciwu, przyjmujemy jego brzmienie, z uwagą, że problem poruszony przez panią poseł będzie doprecyzowany.

Prezes OSDS Waldemar Witek:

Mam jeszcze jedną sprawę. Nie jest prawdą, że zabieranie dowodów elektroniczne, nie ma wpływu na badanie techniczne. Na obecną chwilę dane z CEPiK-u nie są rzetelne, co więcej, nie podają wszystkich danych dla diagnostów. Na stacji nie mamy informacji, że dowód został zatrzymany. Druga sprawa, jeśli zostanie wydane pokwitowanie lub inny dokument w miejsce zatrzymanego dowodu, właściciel pojazdu ma prawo przyjechać z pokwitowaniem na stację i jeżeli w dowodzie będzie brak adnotacji, np. o haku, której my nie widzimy w CEPiK-u, taka usterka skutkuje wynikiem negatywnym. Natomiast jeśli diagnosta nie ma rzetelnych informacji z CEPiK-u, niestety, wykonuje pozytywne badanie, niekonieczne zgodne z prawem. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jak powiedziałem, dopracujemy tę kwestię i przed drugim czytaniem będziemy mieli uzgodnione. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia zmiany nr 13?

Zmiana nr 14. Najpierw Biuro Legislacyjne, a następnie pan dyrektor.

Legislator Krzysztof Karkowski:

Panie przewodniczący, jeśli chodzi o zmianę nr 14, chcemy tylko zasygnalizować, że w projekcie ustawy z druku nr 2878 są procedowane te same jednostki redakcyjne i dlatego zwracamy uwagę i prosimy stronę rządową, żeby w procedowaniu kolejnego projektu nie doszło do dodawania tych samych jednostek redakcyjnych w zakresie pkt 21 i 22. W naszym projekcie zostawimy bez zmian, natomiast w projekcie z druku nr 2878 powinny być nadane kolejne punkty 23 i 24 w tym przypisie.

Zastępca dyrektora w MI Tomasz Warchoł:

Rzeczywiście tutaj występuje kolizja, zresztą nie tylko w tym miejscu. W tym projekcie ustawy, najdalej idącym, dokonujemy przenumerowania jednostek redakcyjnych, wprowadzenia numeracji rozdziałów. W związku z tym, z punktu widzenia omawianego projektu, nie jest uzasadnione wprowadzenie zmian, natomiast wszystkie inne dokonane zmiany powinny być dostosowane do systematyki, którą przyjęliśmy. Dlatego będziemy mieli to na uwadze. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Czy jest sprzeciw do zmiany nr 14? Bardzo proszę, pan Bogdanowicz.

Dyrektor generalny w OZPTD Andrzej Bogdanowicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, zmiana nr 14 dotyczy Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców. Wcześniej przyjęto, że dyrektor TDT będzie prowadził rejestr nadanych numerów wtórnych i rejestr tabliczek znamionowych wymienianych w pojazdach. Ten sam rejestr będzie prowadził także CEPiK. Następnie mamy rejestr stacji i diagnostów. Ten sam rejestr będzie prowadził dyrektor TDT. Rozumiem, że są problemy techniczne z CEPiK 2.0, żeby przystosować go szybko do gromadzenia danych. W momencie, gdy CEPiK 2.0 osiągnie pełną gotowość w tym zakresie, Transportowy Dozór Techniczny powinien rozpocząć pracę na CEPiK-u i nie tworzyć równolegle alternatywnego rejestru. To są koszty, a poza tym dostęp referencyjny będzie miał system CEPiK, czyli znaczenie rejestru dyrektora będzie miało charakter wewnętrzny. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Strona rządowa.

Zastępca dyrektora w MI Tomasz Warchoł:

Szanowni państwo, rzeczywiście istnieje problem pokrywania się części danych gromadzonych w CEPiK oraz dyrektora TDT. Rozważaliśmy szczegółowo tę kwestię po rozmowach z przedstawicielami Ministerstwa Cyfryzacji i doszliśmy do wniosku, że na tym etapie rozwoju sytemu, a także biorąc pod uwagę fakt, że rejestr dyrektora TDT zawiera dużo bardziej szczegółowe dane, które powinien mieć od początku, mając na uwadze

nowe zadania i obowiązki nadzorcze, przyjęliśmy, że obecnie to będą rejestry prowadzone przez dyrektora TDT, równolegle do rejestru CEPiK. Natomiast nie wykluczmy możliwości skorelowania tych rozwiązań i korzystania wyłącznie z CEPiK-u. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Pan się zgłaszał, proszę bardzo.

Radca ministra w Ministerstwie Cyfryzacji Wiktor Grudzień:

Wiktor Grudzień, Ministerstwo Cyfryzacji. Panie przewodniczący, szanowni państwo, w zakresie tego przepisu nie będziemy mieli rozbieżności z tego względu, że przepis będzie obowiązywał od 1 stycznia 2020 r. Do tego czasu rejestr właściwy w zakresie diagnostów, jak i przedsiębiorców prowadzących SKP, będzie prowadził dyrektor TDT. Ten przepis należy czytać w korelacji z art. 15 i 16 projektowanej ustawy, która wskazuje, jakie dane i w jakim czasie będą przekazywane najpierw przez starostów do dyrektora TDT, a następnie przez dyrektora TDT do systemu Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców. Zostałem wywołany do odpowiedzi przecz pana z Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych. Zatem to jest przepis, który na poziomie centralnym tworzy rejestr przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Artykuł 80b ust. 1 w pkt 21 poszerza zakres danych gromadzonych w CEPiK o ten rejestr. Dziękuję.

Dyrektor generalny w OZPTD Andrzej Bogdanowicz:

Nie zakwestionowałem potrzeby prowadzenia rejestru przez dyrektora TDT, ale w docelowym rozwiązaniu rejestr dyrektora, który ma być utrzymywany z opłaty jakościowej, będzie tylko generował koszty przedsiębiorców, którzy będą musieli złożyć się na ten rejestr. Proszę docelowo rozszerzyć zakres CEPiK-u, żeby tam dyrektor TDT miał wszystko, co potrzebuje po przekazania danych, a nie prowadzić dwóch rejestrów, z których jeden będzie utrzymywany przez nas, a drugi przez wszystkich kierowców.

Radca ministra w MC Wiktor Grudzień:

Tak, ale rejestry nie będą prowadzone równolegle od 1 stycznia 2020 r. Wszelkie dane będą gromadzone tylko i wyłącznie po stronie centralnej, czyli w CEPiK. Artykuł 15 i 16 mówią, co będzie w okresie przejściowym. Jeśli zajrzymy do art. 31, tak naprawdę widzimy przepisy mówiące, które konkretnie artykuły wchodzą w życie. Artykuł 81b ust. 1 pkt 21 i 22 wejdzie w życie 1 stycznia 2020 r. Na okres przejściowy mamy art. 15 i 16.

Prezes OSDS Waldemar Witek:

Zadałem trochę inne pytanie. Czy na dzień dzisiejszy CEPiK nie jest w stanie wygenerować prostej kwerendy, aby od jutra był dostępny rejestr stacji kontroli pojazdów? Nie wiem, dlaczego w okresie przejściowym dyrektor TDT miałby tworzyć jakiś rejestr? Dziękuję.

Dyrektor w PISKP Marcin Barankiewicz:

Usłyszeliśmy, że w CEPiK-u rejestry mają zafunkcjonować od 1 stycznia 2020 r. Obecnie procedujemy ustawę i nie do końca wiemy, kiedy zostanie uchwalona i ogłoszona. Po trzech miesiącach zacznie obowiązywać. W związku z tym, czy jest sens, żeby dyrektor TDT na okres przejściowy, zaledwie kilku miesięcy, tworzył odrębne rejestry, skoro i tak od 1 stycznia 2020 r. wszytko będzie w CEPiK-u? Dziękuję.

Zastępca dyrektora w MI Tomasz Warchoł:

Tutaj podstawową kwestią jest to, że w momencie rozpoczęcia wykonywania nadzoru, dyrektor TDT powinien już dysponować określonym zbiorem danych. To jest jeden argument, który przemawia za tym, żeby rejestr odnosił się do diagnostów. Rzeczywiście, przedstawiciel Ministerstwa Cyfryzacji wskazał, że w zakresie stacji kontroli pojazdów dane będą gromadzone w CEPiK. Myślę, że podstawowa okoliczność, która przemawia za tym, żeby dyrektor TDT jednak prowadził rejestr diagnostów, jest fakt, iż zakres danych jest dużo szerszy niż przekazywany do CEPiK-u. To jest podstawowa przyczyna.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Czy wszystko jest w miarę jasne? Proszę uprzejmie.

Prezes OSDS Waldemar Witek:

Proszę, żeby Ministerstwo Cyfryzacji ustosunkowało się do kwestii, że CEPiK nie jest w stanie gromadzić danych o diagnostach, ponieważ już dzisiaj przechowuje część tych danych.

Radca ministra w MC Wiktor Grudzień:

Na chwilę obecną system pod względem technicznym byłby w stanie przechowywać, gdyż w przypadku gromadzonych przez nas danych, nie ma z tym problemu. Obecnie nie mamy rozwiązania technicznego, umożliwiającego takie działanie. Stąd okres przejściowy, aby wprowadzić zmiany w systemie po stronie technicznej.

Prezes OSDS Waldemar Witek:

Rozumiem, że dzisiaj nie ma rozwiązania technicznego, ale również dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego nie ma takiego rozwiązania. Dziękuję.

Dyrektor generalny w OZPTD Andrzej Bogdanowicz:

Rozmawiamy o 2019 r., kiedy obydwaj dyrektorzy, czyli umowny dyrektor CEPiK-u, czyli minister, i dyrektor TDT będą budowali narzędzia informatyczne – dyrektor TDT, żeby odebrać dane od starostów, którzy już pracują na CEPiK-u, a dyrektor-minister cyfryzacji, aby tworzyć narządzie do przerabiania tych danych. Czy starostowie nie mogą bezpośrednio odprowadzić tych danych do CEPiK-u? Naprawdę zaoszczędzimy kilkanaście milionów złotych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Słyszymy tutaj dyskusję. Sądzę, że teraz jej nie rozwiążemy. Ale mamy czas, aby zgłosić poprawkę podczas następnego kroku legislacyjnego, chyba że pan minister chce coś dodać.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Chcę powiedzieć, że porozumiemy się w tej sprawie z ministrem cyfryzacji

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Zatem, czy ktoś jest przeciwny wobec zmiany nr 14? Nie ma.

Przechodzimy do zmiany nr 15. Czy Biuro Legislacyjne ma uwagi?

Legislator Krzysztof Karkowski:

Panie przewodniczący, jeśli chodzi o zmianę nr 15, proponujemy w lit. a tiret pierwszy wyrazy „liczbę «12»" zastąpić wyrazami „wyrazy «12»,". To jest drobna zmiana o charakterze legislacyjnym, oznaczona nr 9 w zestawieniu poprawek. Chodzi nie tylko o usunięcie liczby 12, ale także przecinek, który po niej występuje. Kolejną uwagą legislacyjna jest propozycja dotycząca litery a tiret trzeci. Tam proponujemy uszczegółowienie odesłania, zamiast sformułowania „pkt 1 i 13" dopisanie wyrazów „w zakresie danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1 i 13", żeby było wiadomo, o którą jednostkę redakcyjną chodzi.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jesteśmy za.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia zmiany nr 15? Nie słyszę.

Przechodzimy do zmiany nr 16. Czy są uwagi? Nie ma.

Przechodzimy do zmiany nr 17. Czy ktoś zgłasza sprzeciw? Przyjmujemy.

Przechodzimy do zmiany nr 18. Są zgłoszenia. Proszę.

Przedstawiciel Związku Powiatów Polskich Jarosław Komża:

Dzień dobry, Jarosław Komża, Związek Powiatów Polskich. Ze względu na wcześniejsze uzasadnienie, które przedstawiła koleżanka i część innych mówców, powiem, że zdecydowanie sprzeciwiamy się tej poprawce. Jej kluczowym aspektem jest poprawka do art. 82. Jego ust. 1 mówi, że „Organem właściwym w sprawach badań technicznych, odpowiedzialnym za zapewnienie obiektywizmu i wysokiej jakości tych badań jest dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego". Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Oczywiście pan potwierdza, co wcześniej zostało powiedziane. Bardzo proszę.

Prezes SFRS Adam Małyszko:

Mam uwagę do art. 84 ust. 1 pkt 3, czyli podwyższonej opłaty w sytuacji, gdy obywatel miał kolizję drogową i nie mógł wykonać badania w terminie. Takich przypadków jest bardzo dużo. Współpracujemy z firmami ubezpieczeniowymi. Dotyczy to przynajmniej 150 tys. szkód całkowitych, w których uczestniczyli obywatele. Drugą podobną grupę stanowią prawdopodobnie osoby, które nie mają ubezpieczenia OC i były winne, czyli były sprawcami wypadków. Natomiast, kolejną karą za zapłacenie dodatkowej opłaty jest fakt, że przedsiębiorcy nie będą mogli odliczyć tej kwoty z kosztów. Zarówno ustawa o podatku dochodowym od osób fizycznych, jak również ustawa o podatku dochodowym od osób prawnych wyklucza możliwość wliczenia tej opłaty w koszty. Uważam, że osoby, które nie zawiniły, nie powinny być karane, a dodatkowo jeszcze nie będzie można wliczyć w koszty uzyskania przychodów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Z mojej strony jedna uwaga. Będziemy procedowali artykułami, dlatego, że jest ich dużo. Panowie z Biura Legislacyjnego zwrócili mi uwagę, że tak powinniśmy to robić. Teraz jesteśmy przy art. 81. Czy są uwagi do art. 81? Pan mecenas, proszę bardzo.

Legislator Jakub Bennewicz:

Panie przewodniczący, nie tylko zmiana nr 18 jest obszerna, ale również art. 81, który ma aż 21 ustępów. Będziemy mieli do niego około 10 uwag. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, będziemy je prezentowali po kolei, aby strona rządowa mogła reagować na bieżąco. Pierwsza z nich dotyczy ust. 4 pkt 2 lit. b. Proponujemy wykreślić na końcu wyrazy „z uwzględnieniem ust. 19”. Obydwa przepisy, ust. 19 i ten, o którym teraz mówię, odsyłają do siebie nawzajem. To jest zbędne. Poza tym, nie ma wątpliwości, że ust. 19 należy uwzględnić, tym bardziej że poruszamy się w ramach tego samego artykułu i tej samej jednostki redakcyjnej. To także nie spełnia roli informacyjnej. To jest pierwsza poprawka. Za chwilę przejdę do następnej.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jak najbardziej jesteśmy za, bo to również porządkuje zapis.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Proszę bardzo.

Legislator Jakub Bennewicz:

Następna kwestia dotyczy ust. 5 tego artykułu. Proponujemy również wykreślenie ostatnich wyrazów „o którym mowa w ust. 14 pkt 3”. Problem jest, że w przepisie, o którym mowa, czyli w ust. 14 pkt 3, te same pojazdy, o których mowa w ust. 5, podlegają temu samemu badaniu, niezależnie od badań określonych w tym przepisie, czyli jeden i drugi przepis funkcjonuje osobno. Stąd odesłanie nie do końca wydaje się precyzyjne. Dlatego proponujemy wykreślenie tego odesłania. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jesteśmy za wprowadzeniem tej poprawki.

Legislator Jakub Bennewicz:

Następna poprawka dotyczy ust. 6. Tutaj jest zastrzeżenie. Zgodnie z tym, co powiedział wcześniej pan dyrektor, poprawki dotyczące zastrzeżeń będziemy zgłaszali osobno. Tutaj mamy fragment „z zastrzeżeniem ustępów od 7–13”. Jak wcześniej mówiłem, jeżeli wyjątki następują bezpośrednio po regule, takie zastrzeżenie jest zbędne, stąd nasza propozycja wykreślenia tych wyrazów

Zastępca dyrektora w MI Tomasz Warchoł:

W tym przypadku, szanowni państwo, optujemy, żeby zostawić to zastrzeżenie. Jak wskazał pan mecenas, ten artykuł jest bardzo rozbudowany i w związku z tym bardzo nam zależy, aby adresat tych przepisów mógł w miarę czytelnie je dekodować. Odesłanie w zakresie badań technicznych pojazdów istnieje w obowiązującej ustawie – Prawo

o ruchu drogowym, dlatego mając na uwadze wykładnię przepisów, orzecznictwo sądów, wolimy pozostawić taki sam sposób redakcji, również z tym zastrzeżeniem, w kolejnych ustępach.

Dyrektor w PISKP Marcin Barankiewicz:

W tym miejscu popieram stanowisko ministerstwa, z praktycznego punktu widzenia wykonywania badań technicznych, ponieważ ust. 6 mówi o ogólnej zasadzie, że badanie techniczne należy wykonywać co roku, a w następnych artykułach są preferencje co do poszczególnych grup pojazdów. Wydaje się mi, że lepiej pozostawić zapis „z zastrzeżeniem ust. 7–13", żeby było wiadomo, iż są wyjątki od ogólnej reguły i sprecyzować, jakie pojazdy podlegają wyjątkom.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Zatem pozostaje zapis, jaki był. Następna zmiana, proszę.

Legislator Jakub Bennewicz:

Kolejne uwagi dotyczą ust. 7. One są czysto porządkujące, redakcyjne. Proponujemy przed wyrazem „specjalnego" dodać „samochodu", żeby można lepiej czytać przepis. Po wyrazach „3,5t" przecinek zastąpić wyrazem „oraz".

Zastępca dyrektora w MI Tomasz Warchoł:

Proponujemy, mając na uwadze słownik Prawa o ruchu drogowym, zastąpić określenie „samochodu specjalnego" wyrazami „pojazdu specjalnego", gdyż ustawa posługuje się określeniem „pojazd".

Dyrektor w PISKP Marcin Barankiewicz:

Mamy taką samą uwagę, aby zamienić wyraz „samochód" na „pojazd". Tak to powinno być zmienione.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Wszyscy są tutaj zgodni. Akceptujemy ust. 7. Przechodzimy do następnej zmiany.

Legislator Jakub Bennewicz:

Kolejne poprawki dotyczą ust. 10 i 11. Także mają charakter redakcyjny. Przeczytam propozycję zmiany: ust. 10 – „W przypadku pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy za granicą za dzień pierwszej rejestracji, o której mowa w ust 7–9, przyjmuje się dzień pierwszej rejestracji za granicą" i ust. 11 – „Pojazd zabytkowy przeznaczony do wykonywania zarobkowego transportu drogowego, inny niż autobus, podlega corocznym badaniom technicznym". Informacja, którą proponujemy wykreślić ze zdania pierwszego w ust. 10, pojawia się w drugim zdaniu, więc merytorycznie przepisy nie zmieniają się. To są zmiany redakcyjne.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jesteśmy za.

Legislator Jakub Bennewicz:

Następna zmiana będzie dotyczyła ust. 14. W pkt 1 w lit. a proponujemy przed wyrazem „zagraża" dodać słowo „pojazd" i taka sama zmiana – przed wyrazem „uczestniczył" dodać słowo „pojazd", a także wykreślić wyrazy „z zastrzeżeniem pkt 4". Argumentacja jest taka jak wcześniej. Jeśli chodzi o wyraz „pojazd", to jest doprecyzowanie. Będą jeszcze dalsze uwagi do ust. 14. Zrobię przerwę i zaczekam na reakcję z państwa strony.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jesteśmy za.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Poprosimy następną uwagę.

Legislator Jakub Bennewicz:

Dalej, ust. 14 pkt 2, w lit. a i b wyrazy „jego rejestracji" proponujemy zastąpić „rejestracji pojazdu". To jest doprecyzowująca poprawka. Może jednocześnie pozwolę sobie zaproponować zmianę do li. f w tym samym pkt 2. Chodzi o wykreślenie wyrazów „z zastrze-

żeniem art. 66 ust. 4 pkt 5 i 6”. Wykreślenie tego zastrzeżenia jest motywowane tym, że w przepisach, do których odsyłamy, jest mowa o przypadkach, w których zmiany konstrukcyjne są zabronione. Wydaje się, że jeśli są zabronione, a ktoś dokona ich wbrew prawu, dodatkowe badania i tak nie będą obowiązywały. To wszystkie zmiany do pkt 2. Dziękuję.

Dyrektor w PISKP Marcin Barankiewicz:

Panie przewodniczący, jeżeli mogę zabrać głos, chcę wrócić do pkt b, bo miał być wykreślone wyrazy „z zastrzeżeniem pkt 4”. Proszę zauważyć, że w pkt b i pkt 4 są dwa różne badania. W pkt 4 badanie dotyczy szkody istotnej na potrzeby ubezpieczyciela, a w pkt b chodzi o pojazd, który uczestniczył w kolizji lub wypadku drogowym i niekoniecznie musi być likwidowany z polisy ubezpieczeniowej. Według mnie powinno być zastrzeżenie, ponieważ to są dwa różne badania i należy je rozdzielić.

Zastępca dyrektora w MI Tomasz Warchoł:

Tutaj rzeczywiście, w przypadku zastrzeżenia w pkt 4, optujemy, żeby je zachować. To wyjaśnia relację między dwoma odrębnymi przypadkami tego przepisu. Akceptujemy doprecyzowanie dotyczące dodania wyrazu „pojazd”. Proponujemy również zachować zastrzeżenie w lit. f do art. 66 do przepisów homologacyjnych, ze względu na to, że tam rzeczywiście jest wskazanie, jakiego rodzaju zmian konstrukcyjnych nie należy przeprowadzać. Stanowi to dopełnienie przepisów dotyczących badań technicznych. Biorąc pod uwagę, że mamy tutaj dwa reżimy – przepisy homologacyjne i przepisy o badaniach technicznych, zastrzeżenie tworzy nam pomost, który umożliwia właściwą interpretację tych zapisów. Zatem jesteśmy przeciwni propozycji wykreślenia tego zastrzeżenia.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy panowie mecenasi mają uwagi? Czyli pozostaje jak jest. Proszę bardzo.

Legislator Jakub Bennewicz:

Jeśli nadal jesteśmy w art. 81, to pozwolę sobie poruszyć kwestie dotyczące ust. 20 i 21. To są przepisy upoważniające do wydania rozporządzeń. Mogą budzić wątpliwości. Jeśli chodzi o ust. 20 pkt 1, w rozporządzeniu ma zostać określony między innymi przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych. Wydaje się, że ogólne przepisy powinny znaleźć się w ustawie. Inaczej ryzykujemy, że przepis będzie miał charakter blankietowy, czyli całe bloki, kwestie będą uregulowane samodzielnie w rozporządzeniu bez oparcia w przepisach ustawy. To samo dotyczy pkt 2 – sposób prowadzenia rejestru. Tutaj błąd legislacyjny polega na tym, że przepisy materialne w ustawie są na ten temat znacznie dalej idące niż przepis upoważniający, co budzi chaos konstrukcyjny. Jeśli chodzi o pkt 3 w ust. 20, mowa tutaj o wzorach dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych. Wydaje się, że w projekcie jest brak przepisów materialnych dotyczących jakiejkolwiek dokumentacji na ten temat. Natomiast określenie „warunki i tryb ich wydawania” to jest materia ustawowa i powinna być określona raczej w ustawie niż w rozporządzeniu. Jeśli chodzi o ust. 21, mamy takie same uwagi. W pkt 1 „przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań pojazdów zabytkowych”, jak wcześniej mówiłem, ogólne regulacje na ten temat powinny się znaleźć w ustawie. Jeśli chodzi o wzór zaświadczenia o przeprowadzanym badaniu, co do zgodności z warunkami technicznymi, wzory innych dokumentów, również brak przepisów materialnych dotyczących dokumentów – te zagadnienia będą regulowane bez oparcia w ustawie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Proszę.

Prezes OSDS Waldemar Witek:

Chcę odnieść się do pkt 14: „Niezależnie od badań technicznych, o których mowa w ust. 3–6, dodatkowemu badaniu technicznemu podlega:”. Są tutaj wymienione zmiany techniczne, czyli badania techniczne, które będzie wykonywał Transportowy Dozór Techniczny. Chcę się dowiedzieć, czy nadal to jest badanie techniczne, które nam zabiera TDT? Czy to jest moment, kiedy wkracza powoli TDT, aby przejmować badania techniczne od SKP?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

To było pytanie odnoszące się do pkt 14. Czy na tym etapie panowie chcą coś powiedzieć? Bardzo proszę, pan dyrektor.

Zastępca dyrektora w MI Tomasz Warchoł:

Rzeczywiście, z punktu widzenia systematyki ustawy, jest to rodzaj badania technicznego zastrzeżony do wyłącznej kompetencji dyrektora TDT. Z uzasadnienia mogą państwo wyczytać, że przesłanką do przejęcia badania było to, żeby dyrektor TDT wykonywał najistotniejsze badania z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego i najbardziej skomplikowane. To przyświecało projektodawcom, aby przekazać ten rodzaj badań dyrektorowi TDT.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Mogę zapewnić, że ideą ministerstwa nie jest, aby TDT przejął badania techniczne

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Pan Zbylut, proszę bardzo.

Prezes WSSKP Kazimierz Zbylut:

Badania w zakresie zmian konstrukcyjnych i tabliczek zastępczych są pierwszymi dwoma zadaniami, będącymi początkiem przejmowania obowiązków ze stacji kontroli pojazdów. Trzeba jasno o tym powiedzieć. Jesteśmy przeciwni zabieraniu tych badań. Do tej pory stacje kontroli pojazdów wykonywały badania i nie było żadnych obiekcji wobec tego typu działań. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan poseł Suchoń, proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Również uważam, że jednostka, która ma kontrolować wykonywanie badań technicznych, nie może prowadzić badań. Państwo muszą się zdecydować: albo – albo. Natomiast, chcę zapytać, jaki jest procent badań, ile ich może być w ciągu roku? Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Dyrektywa dopuszcza taką procedurę, natomiast co do procentu, jest on naprawdę niewielki, ale na dzień dzisiejszy nie potrafimy tego dokładnie powiedzieć.

Dyrektor w PISKP Marcin Barankiewicz:

À propos badań po zmianach konstrukcyjnych, mam pytanie, czy strona rządowa rozważa zostawienie na stacji prostych zmian konstrukcyjnych, typu: zmiany rodzaju pojazdu z ciężarowego na osobowy? Wystarczy tylko sprawdzić, czy została zdemontowana kratka lub pasy bezpieczeństwa są prawidłowo zamontowane. To nie jest skomplikowane badanie. Natomiast można zostawić wysoko wyspecjalizowanej jednostce zmiany rodzaju pojazdu, np. z vana na autobus lub inne specjalne pojazdy, gdzie rzeczywiście trzeba poświęcić więcej czasu i wiedzy, żeby odpowiednio przebadać pojazdy. Zmiany konstrukcyjne polegające na zamianie rodzaju pojazdu z ciężarowego na osobowy są proste i mogłyby swobodnie pozostać na stacjach okręgowych, które do tej pory je wykonują, a duże zmiany konstrukcyjne dotyczące np. autobusów, przekazać do TDT.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Pan dyrektor Urbanowicz, proszę bardzo.

Dyrektor TDT Jan Urbanowicz:

Myślę, że jeśli chodzi o kompleksowe rozstrzygnięcie w tym zakresie, to zadanie należy przekazać do TDT. Obecnie spotykamy się z różnymi interpretacjami w stacjach kontroli pojazdów i później starosta składa do nas zapytania, czy rozstrzygnięcia, które były na SKP, są celowe i zgodne z prawem. Wielokrotnie są wykonywane bez dogłębnej analizy i niezgodne z warunkami technicznymi oraz prawem. W okresie udzielania wsparcia merytorycznego starostom mamy bardzo dużo takich przypadków, można powiedzieć, że prawie co tydzień mamy ok. 10 zapytań w tym temacie.

Dyrektor w PISKP Marcin Barankiewicz:

Chcę tylko uzupełnić, że w 2016 r. zmieniły się warunki techniczne pojazdów i cztery zmiany konstrukcyjne, np. dołożenie miejsc w pojeździe ciężarowym, autobusie lub montaż kratki, wymagają poświadczenia z jednostki uprawnionej, czy zostało to wykonane prawidłowo. Taką jednostką jest ITS, reprezentowany przez dyrektora Ślęzaka albo Przemysłowy Instytut Motoryzacji. Diagnosta nie podejmuje sam decyzji, czy zmiana została wykonana prawidłowo, ponieważ potrzebuje dokumentu od uprawnionej jednostki, która wystawia takie dokumenty. A zmiana rodzaju pojazdu z ciężarowego na osobowy wydaje się mi bardzo prosta. W wielu przypadkach dealerzy sprzedają pojazdy ciężarowe z kratką, a dodatkowo nowy właściciel dostaje komplet tylnych siedzeń, foteli i oryginalne, zapakowane w folie, pasy bezpieczeństwa, które później można, demontując kratkę, założyć w miejsca fabrycznie do tego przystosowane. Nie uważam, że to jest skomplikowana zmiana.

Prezes OSDS Waldemar Witek:

Chcę tylko rozjaśnić problem, o którym powiedział pan dyrektor Barankiewicz. Chodzi o pojazdy, które są przerabiane z samochodów osobowych, mają homologację na taki pojazd. W drugim etapie homologacji, po zamontowaniu przegrody, stają się ciężarowymi, czasami wymaga to również demontażu miejsca siedzącego. To jest przywrócenie do poprzedniej homologacji. Jak powiedział pan dyrektor Barankiewicz, zmiana konstrukcyjna jest dosyć prosta i można ją przeprowadzić na stacji kontroli pojazdów, tym bardziej że pierwsza homologacja dotyczy pojazdu osobowego.

Następna sprawa. Był poruszony temat tabliczek znamionowych. Jeżeli dyrektor TDT będzie zajmował się tabliczką, jako diagności chcemy, aby ukazały się na niej takie dane, jak na oryginalnej tablicy: dopuszczalna masa całkowita, naciski na osie, żeby przypominała tabliczkę znamionową, którą nadaje producent pojazdu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Strona rządowa?

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Chcę krótko odnieść się do sprawy, bo uważamy, że wszelkie zmiany konstrukcyjne będą jednak po stronie TDT. Tak procedowaliśmy na etapie przygotowania ustawy.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Czy mamy następne uwagi? Cały art. 81. Zatem, czy jest …

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, mam pytanie. Czy przedstawiciele strony społecznej mają przygotowaną poprawkę w tej sprawie, czyli modyfikację przepisów, która spełniałyby postulat strony społecznej? Dziękuję.

Głos z sali:

Możemy mieć za chwilę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Za chwilę będzie za późno, ale w drugim procesie legislacyjnym będzie można zgłosić taką poprawkę. Proszę państwa, czy jest sprzeciw wobec art. 81 z analizowanymi poprawkami? Teraz przechodzimy do art. 82. Biuro Legislacyjne.

Legislator Jakub Bennewicz:

Ten artykuł jest również obszerny. Mamy do niego kilka uwag, więc pozwolę sobie zgłosić je po kolei. Ogólna uwaga do ust. 1 – jest on nieprecyzyjny i może być problem z jego interpretowaniem, dokładnie za co dyrektor jest odpowiedzialny i jakiego charakteru ma być ta odpowiedzialność. To jest ogólna uwaga. Jeżeli chodzi o ust. 3 w tym artykule, proponujemy we wprowadzeniu do wyliczenia wyraz „opłaty” zastąpić wyrazami „środki pochodzące z opłat”, co ma związek z tym, że w kolejnym ustępie odsyłamy do środków, o których mowa w ust. 3. Do tej pory nie mówiliśmy w tym ustępie o żadnych środkach. Na razie zrobię przerwę. Będą kolejne poprawki.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę, pan Bogdanowicz.

Dyrektor generalny w OZPTD Andrzej Bogdanowicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, tutaj mamy wątpliwość Biura Legislacyjnego, co do zakresu odpowiedzialności dyrektora TDT nad zapewnieniem obiektywizmu i wysokiej jakości badań. Także w naszym odczuciu to sformułowanie jest ogólne i nieprecyzyjne. Nie chcę nawet mówić o sprawach, że jeśli ktoś jest za coś odpowiedzialny, musi jeszcze przed kimś innym odpowiadać, a jeśli nie wywiązuje się z obowiązków, powinno być przewidziane sankcjonowanie braku wywiązywania się z odpowiedzialności. Jestem ciekawy, jak na naszych stacjach kontroli pojazdów dyrektor, jako odpowiedzialny, zapewni jakość? Czy tylko karami? Czy przewiduje się inne narzędzia wsparcia na SKP?

Dyrektor TDT Jan Urbanowicz:

Ta ustawa zmienia cały punkt widzenia, jeśli chodzi o sprawowanie nadzoru. Sprawujemy nadzór nad jakością wykonywanych badań. W związku z tym będziemy zobowiązani do wykonywania 0,5% badań, które były realizowane na SKP w roku poprzednim, z analizą wykonania badań przez starostów. Będziemy analizowali, czy starosta prawidłowo zaakceptował wyniki badań i czy było zrobione rozstrzygnięcie po wykonaniu badania. Możemy sprawdzić wyniki z ostatnich trzech miesięcy. W związku z tym nasz nadzór nad badaniami będzie dotyczył nie tylko obecnego sprawdzenia czynności wykonywanych przez diagnostę, ale również będziemy weryfikowali wsteczne badania. To jest zapis dyrektywy i tak ma być wykonany we wszystkich państwach unijnych. Natomiast nadzór nad wykonywanymi czynnościami będzie sprawował minister. My będziemy zobowiązani do wykonywania raportów w sprawie naszych czynności i analizy z kontroli na stacjach kontroli pojazdów. Zapis art. 82 ust. 1 pochodzi z dyrektywy i taki zakres obowiązuje również w innych krajach Unii Europejskiej. Jeśli państwo mają jeszcze pytania, jestem do dyspozycji.

Dyrektor w PISKP Marcin Barankiewicz:

Słuszne jest pytanie dyrektora Bogdanowicza, ponieważ w ustawie jest mowa o nadzorze, kontroli i karaniu. Natomiast nie ma mowy, żeby w jakiś sposób ułatwić pracę diagnostom, jak jest w wielu krajach europejskich. Za chwilę wejdzie w życie ustawa, zostaną wydane rozporządzenia wykonawcze. Dojdzie kwestia interpretacji przepisów, gdyż one nie będą do końca jasne dla przeciętnego diagnosty, który nie jest prawnikiem. Czy przewiduje się zastosowanie wykładni przepisów i wytycznych co do stosowania przepisów dotyczących wykonywania badań technicznych? Nie chcemy sytuacji, że z punktu widzenia dyrektora TDT badanie techniczne zostanie zinterpretowane jako nieprawidłowe, natomiast diagnosta, odczytując te same przepisy, uzna, że jednak mógł tak postąpić. Brakuje pomocy ze strony pana dyrektora TDT, aby wyciągnął rękę do przedsiębiorców, diagnostów i wspomógł ich w procesie przeprowadzania badań technicznych. Chcemy, żeby była jednolita wykładnia na wszystkich stacjach kontroli pojazdów: w przypadku badania X można postąpić w dany sposób, a w przypadku badania Y w inny, żeby uniknąć wątpliwości. Jeżeli będziemy tylko nadzorowali, kontrolowali i karali, nie przyczyni się to do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, natomiast na pewno do eliminacji diagnostów z zawodu i zamykania SKP.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

W dalszym punkcie ust. 4 jest zapis: „prowadzenia seminarium dla wykładowców". Chcemy, żeby były szkolenia. W pkt 11 jest napisane: „pokrycie kosztów związanych z badaniami naukowymi i pracami rozwojowymi, służącymi podnoszeniu poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w tym stanu technicznego pojazdów". Również do tego TDT będzie zobowiązany. Nie będzie problemu ze szkoleniami diagnostów. Dziękuję.

Prezes OSDS Waldemar Witek:

Właśnie doszliśmy do punktu mówiącego o odpowiedzialność diagnosty. Przepisy są tak zawiłe, że diagnosta już teraz musi być prawnikiem. Warunki techniczne są rozrzucone po wielu ustawach i rozporządzeniach i trzeba być alfą i omegą, żeby obecnie przeprowa-

dzać badania techniczne zgodnie z prawem. Mamy ustawę o rejestracji, ustawę o przedsiębiorczości, ustawę o podatkach i wiele innych. Następna sprawa, mówimy tutaj o szkoleniach. Chcę, żeby dyrektor TDT był organem opiniodawczym i dawał wytyczne, jeżeli są problemy z wykonywaniem badania, a nie tylko kontrolował, sprawdzał i nadzorował. Nie rozumiem wypowiedzi pana dyrektora Urbanowicza, że będzie sprawdzał, jak starosta przyjął badanie techniczne od diagnosty, w momencie, gdy starosta straci nadzór. Nie zrozumiałem pana wypowiedzi, proszę o uściślenie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Oddaję głos panu Urbanowiczowi.

Dyrektor TDT Jan Urbanowicz:
Mówiłem, że w obecnej chwili, jako jednostka opiniotwórcza, przekazujemy starostom, którzy sprawują nadzór nad diagnostami i SKP, informacje o badaniach dotyczących zmian konstrukcyjnych. Mówiłem w tym kontekście, a nie, że będzie odbywało się to w przyszłości. To nie odnosi się do zapisów w ustawie, tylko przekazałem informację, że nasi specjaliści obecnie pomagają starostom w rozstrzygnięciu niektórych spornych sytuacji technicznych.

Prezes WSSKP Kazimierz Zbylut:
Szanowni państwo, art. 82 ust. 1 daje wszechwładzę dyrektorowi TDT. Zanim ukarany przedsiębiorca lub diagnosta będzie mógł się odwołać, trzeba będzie zamknąć biznes albo poszukać pracy w innym zawodzie. Nie ma możliwości odwołania się, bo procedury administracyjne są tak skomplikowane, że wszystko zabiera czas. Jak pan dyrektor sobie wyobraża udowodnienie, że w przeszłości zostało źle przeprowadzone badanie, jeśli pan mówi o losowo wybranych badaniach z ubiegłego roku i podaje wskaźnik procentowy? Ja w to nie wierzę. Przychylam się całkowicie do stanowiska Związku Powiatów Polskich i wnoszę o wykreślenie całego artykułu w obecnym brzmieniu.

Prezes OSDS Waldemar Witek:
Nie otrzymałem odpowiedzi, czy TDT będzie interpretował prawo, czyli ustalał tzw. metodykę badań, która dla diagnosty będzie obowiązująca i jednolita w całym kraju? Obecnie nie ma metodologii badań i to jest podstawowy problem. Mimochodem słyszy się o zabieraniu uprawnień. Chcę tylko nadmienić, że jeśli starosta zabrał uprawnienia, można było odwołać się do SKO i sądów administracyjnych, Natomiast, gdy TDT odbierze nam uprawnienia, mamy prawo odwołać się do ministra, który może poprzeć swój organ nadzorczy, czyli TDT. Zmniejsza się nam droga do odwołania.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Jeszcze pan dyrektor Bogdanowicz, proszę bardzo.

Dyrektor generalny w OZPTD Andrzej Bogdanowicz:
Zadałem pytanie, podobnie jak moi przedmówcy, odnośnie do odpowiedzialności dyrektora TDT. Zostaliśmy od razu potraktowani jako wrogowie TDT. Temat jest rozmyty, a my naprawdę chcemy wiedzieć, na czym będzie polegała i w jakim zakresie odpowiedzialność dyrektora za pracę diagnosty? Nie wyobrażam sobie, żeby ustawowo odpowiedzialny organ przychodził i karał kogoś innego za coś, za co sam odpowiada. Skoro jest odpowiedzialny za zapewnienie rzetelności na mojej stacji, dlaczego mnie każe? Niech sam sobie nałoży sankcje.

Prezes OSDS Waldemar Witek:
Zapomniałem wspomnieć o gradacji kar, które nie są wprowadzane. Oprócz zakazu prowadzenia działalności (teraz zmniejszył się okres z pięciu do dwóch lat), wprowadza się jeszcze karę finansową. W projekcie było 10 tys. zł, teraz jest chyba 2 tys. zł. I to jest cała gradacja kar wprowadzona dla diagnosty.

Dyrektor w PISKP Marcin Barankiewicz:
W powiązaniu do powyższych wypowiedzi, mam pytanie, czy dyrektor TDT zamierza skorzystać z mechanizmu, który gwarantuje Prawo przedsiębiorców i wydawać objaśnie-

nia prawne, jeżeli pojawią się wątpliwości w stosowaniu przepisów, dotyczących wykonywania i prowadzenia badań technicznych?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Suchoń

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Dziękuję, panie przewodniczący. Moje pytanie dotyczy ust. 4 w art. 82, który precyzuje, na co mogą być wydatkowane środki gromadzone przez TDT, w związku z prowadzeniem działalności w zakresie dopuszczania pojazdów do ruchu. W pkt 1 mówi się o utworzeniu i prowadzeniu kilku różnych rejestrów. Chcę zadać pytanie. Otóż istnieje Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców. Ona de facto ma w sobie dwie ewidencje. Czy te rejestry będą częścią systemu CEPiK, czy to będą zupełnie osobne rejestry prowadzone przez TDT? Pytam dlatego, że moim zdaniem, wydatkowanie środków publicznych na dublowanie de facto już istniejących rejestrów, które można prowadzić z wykorzystaniem istniejących danych w systemach informatycznych i infrastrukturze, jest niecelowe z punktu widzenia interesu finansów publicznych. Obawiam się, że możemy mieć do czynienia z sytuacją, w której powstanie kolejny system za przysłowiowe 100 mln zł, podczas gdy istnieją systemy, na których można oprzeć te rejestry. Bardzo proszę o odpowiedź na pytanie, czy to mają być nowe rejestry, czy będzie wykorzystany istniejący system CEPiK? Jeżeli nie będzie wykorzystywany system CEPiK i powstaną nowe rejestry, dlaczego środki publiczne mają być wydatkowane dodatkowo? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo, strona rządowa.

Dyrektor w MI Bogdan Oleksiak:

Jak usłyszeliśmy, dzisiaj CEPiK nie jest gotowy, żeby przesyłać taki rodzaj danych. Są to dane rozszerzone w stosunku do stworzonych w CEPiK 2.0. W związku z tym potrzebny jest okres przejściowy, żeby przechowywać dane. Po wielu dyskusjach z Ministerstwem Cyfryzacji pojawił się pomysł, żeby w pierwszej fazie robił to Transportowy Dozór Techniczny. Natomiast później nic nie stoi na przeszkodzie, żeby te dane mogły migrować do ogólnego systemu. Nie wszystkie dane przechowuje system CEPiK. Jeżeli chcemy, żeby system ruszył, działał i spełniał wymogi określone w dyrektywie, musimy te dane przechowywać, uaktualniać i stworzyć narzędzie, z którego będzie można korzystać. Dziękuję.

Prezes OSDS Waldemar Witek:

Co prawda nie otrzymałem odpowiedzi na moje pytanie odnośnie do interpretacji, czy będą wytyczne i czy będzie robiona metodologia badań, natomiast chcę jeszcze odnieść się do CEPiK-u i przechowywanych w nim danych. Jak wspomniał przedmówca, znowu będzie migracja obarczona błędem. Sądzę, że ja, zwykły diagnosta, w ciągu tygodnia, mając pozycję ministra cyfryzacji, jestem w stanie zrobić kwerendę, żeby już dzisiaj mieć dostęp do rejestru stacji kontroli pojazdów. Aby utworzyć rejestr diagnostów wystarczy jedno pismo do starostów. Można dać im dostęp do CEPiK-u, żeby wpisali wszystkich diagnostów. Każde starostwo może to zrobić. Tydzień powinien wystarczyć, aby wszyscy diagności znajdowali się w rejestrze CEPiK. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Proszę, panie pośle.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, panie ministrze, muszę powiedzieć, że po wysłuchaniu wyjaśnień, stwierdzam, że nic się nie zmieniło w kwestii cyfryzacji. Nadal idą państwo w kierunku marnotrawienia środków publicznych. Przecież rejestr diagnostów to nic innego, jak słownik w CEPiK. On powinien być w CEPiK. Rejestracja kontroli pojazdów to jest słownik CEPiK-u. Wszystko powinno znajdować się w CEPiK-u, a państwo chcą wydać kilka, a może i kilkadziesiąt milionów złotych na stworzenie nowego rozwiązania, infrastruktury. Naprawdę oceniam ten pomysł bardzo negatywnie. Zachęcam, żeby to prze-

analizować i w drugim czytaniu podejść racjonalnie do problemu, dbając o nasze środki publiczne.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Czy są jeszcze uwagi, pytania? Proszę.

Prezes WSSKP Kazimierz Zbylut:

Panie przewodniczący, mam pytanie, czy jest ustalone kworum, jeśli chodzi o Komisję? Widzę mało posłów. Rozumem, że po czterech godzinach obradowania maleje zainteresowanie i narasta zmęczenie. Czy nie warto…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo przepraszam, ale tego goście nie zgłaszają i nie pytają, więc proszę wycofać się z pytania.

Prezes WSSKP Kazimierz Zbylut:

Ale dla mnie to jest istotne.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę pana, na sali są posłowie. Bardzo proszę, czy są jeszcze jakieś uwagi? Czy ktoś jeszcze się zgłasza? Omawiamy art. 82. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 82?

Legislator Jakub Bennewicz:

Do art. 82 będziemy mieli jeszcze kilka uwag, ale najpierw chcę się upewnić, czy jest akceptacja do pierwszej poprawki, o której mówiłem, do ust. 3 – wprowadzenie wyliczenia. Chodzi o środki pochodzące z opłaty. Jeśli jest akceptacja, za chwilę przedstawię kolejne poprawki i uwagi do tego przepisu.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Tak, oczywiście, gromadzi się środki, a nie opłaty, więc nie ma problemu.

Legislator Jakub Bennewicz:

Dziękuję. Jeszcze w ust. 3 proponujemy w pkt 1 wykreślić wyrazy „o nadaniu numeru nadwozia, podwozia lub ramy". Pozostałoby tylko zapis: „decyzji, o których mowa w art. 66a ust. 2" To jest osiągnięcie skrótowości. Tak samo w innych przepisach, gdy mówimy o decyzjach z art. 66a ust. 2 posługujemy się wyrażeniem w skrócie „decyzji, o której mowa" z odesłaniem bez sprecyzowania. Uwaga o takim samym charakterze dotyczy także pkt 13. Chodzi o wykreślenie wyrazów: „o zgodzie na wykonanie i umieszczenie tabliczki znamionowej zastępczej". Mówimy o ust. 3 pkt 1 i 13. Zmiana ma ten sam charakter.

Jeszcze w ust. 3 w pkt 11 proponujemy nadać przepisowi brzmienie: „za egzamin kwalifikacyjny dla kandydatów na diagnostów, zwany dalej egzaminem kwalifikacyjnym". Chodzi o to, że powinniśmy wprowadzać skrót przy pierwszym użyciu danego wyrażenia, a ono występuje po raz pierwszy. To są wszystkie poprawki do ust. 3. Będą jeszcze do dalszych ustępów w tym przepisie.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jak najbardziej jesteśmy za wprowadzeniem tych poprawek.

Legislator Jakub Bennewicz:

Teraz ust. 4 pkt 7. Proponujemy wykreślenie wyrazów „o których mowa w art. 86x ust. 1", ponieważ wprowadziliśmy skrót w poprzednim ustępie.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, zgodnie z uwagą pana posła Suchonia, myślę, że do czasu drugiego czytania spojrzymy na te rejestry. Mnie to również zaniepokoiło.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

W takim razie, panie przewodniczący, daję szansę i wycofuję sprzeciw. Poczekam na drugie czytanie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Zatem, jeśli chodzi o art. 82 nie ma sprzeciwu i możemy go przyjąć wraz z omawianymi poprawkami. Dziękuję.

Przechodzimy do art. 83. Biuro Legislacyjne, bardzo proszę.

Legislator Jakub Bennewicz:

Mamy takie same uwagi, jak do ust. 10. To jest upoważnienie do wydania rozporządzenia. Takie kwestie, jak zakres i sposób przeprowadzenia badań technicznych tramwajów i trolejbusów, jak wcześniej mówiłem, ogólne regulacje na ten temat powinny znaleźć się w ustawie, żeby szczegółowo regulować to w rozporządzeniu. Jeśli chodzi o zapisy w pkt 3, czyli wzory dokumentów stosowane przy badaniach technicznych, jest to przepis blankietowy. W ustawie nie ma przepisów materialnych na temat dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych. To wszystkie uwagi do art. 83.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Czy strona rządowa akceptuje uwagi?

Zastępca dyrektora w MI Tomasz Warchoł:

Chcę tylko skomentować, gdyż nie ma tu propozycji zmiany, ale wniesienie do upoważnienia ustawowego. Bardzo trudno z perspektywy redaktorów tych zmian dokonywać kolejnej nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym, która była już wielokrotnie nowelizowana. To determinuje nam kształt przepisów i podział materii, który tutaj został wprowadzony. Dlatego upoważnienia ustawowe tak wyglądają i są obarczone błędami legislacyjnymi. Natomiast odnosząc się do materii, którą regulujemy, nie chcemy na tym etapie wrzucać tego do ustawy, bo to są już bardzo szczegółowe przepisy techniczne, określające przedmiot tych badań. Dlatego proponujemy, aby zostawić obecne brzmienie.

W odniesieniu do wątpliwości przedstawicieli Biura Legislacyjnego, dotyczących wzoru dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych, chcę wskazać, że mamy umocowanie ustawowe, bo wielokrotnie posługujemy się zaświadczeniami o przeprowadzeniu badań technicznych w ustawie, jako dokumentem potwierdzającym przeprowadzenie tych badań. Jest także mowa o rejestrach, które prowadzą diagności. Wzmianki o tych przepisach, w naszej ocenie, znajdują się w ustawie.

Prezes OSDS Waldemar Witek:

Co prawda zabieram głos nie w temacie omawianej poprawki, ale nie dostałem zapewnienia, czy dyrektor będzie interpretował prawo i wydawał zalecenia dla diagnostów, jak mają przeprowadzać badanie techniczne. Chcę usłyszeć, czy będzie metodologia badań?

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Panie prezesie, jak najbardziej, TDT będzie prowadził metodologię badań i rozstrzygał państwa problemy. Dlatego go powołujemy, żeby rozwiązywał wszelkie problemy dotyczące badań technicznych na stacjach kontroli pojazdów, i nie tylko.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, moje pytanie dotyczy kwestii instytucji odpowiedzialnej za prowadzenie badań pojazdów szynowych. Dzisiaj mamy do czynienia z sytuacją, w której takie badania prowadzą cztery wyspecjalizowane jednostki, tj. Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa w Warszawie, Instytut Pojazdów Szynowych w Poznaniu, Instytut Transportu Politechniki Śląskiej w Katowicach oraz Instytut Pojazdów Szynowych Politechniki Krakowskiej w Krakowie. Są to jednostki mocno wyspecjalizowane, nastawione na pojazdy szynowe. Mam pytanie, dlaczego odpowiedzialność jest przenoszona do TDT, skoro nie dysponuje on odpowiednią wiedzą i przygotowaniem, a cztery jednostki, które od kilkudziesięciu lat zajmują się wyłącznie tematem pojazdów szynowych lub jest to ich istotny obszar działalności, zostają pozbawione tych uprawnień? W związku z tym mam pytanie, czy nie powinno być tak, że TDT bierze w nadzór

te jednostki, natomiast badania prowadzą inne podmioty, które są do tego wyspecjalizowane? Po co tworzyć coś nowego, skoro mamy wyspecjalizowane instytucje? Dziękuję.

Dyrektor TDT Jan Urbanowicz:

W tej chwili wszystkim chodzi, żeby badania były przeprowadzone jednakowo w całej Polsce, a ich wynik pozwolił stwierdzić, że urządzenia, które poruszają się po naszych drogach, spełniają wymagania. W związku z tym mamy zastrzeżenia co do jakości badań obecnie wykonywanych i dlatego został wyznaczony jeden organ, żeby w całej Polsce te badania były wykonywane w podobny sposób. Gwarantujemy, że jesteśmy i będziemy przygotowani do tego pod względem technicznym. Myślę, że nie ma wielkich zastrzeżeń, jeśli chodzi o jednostki, które badają. Z informacji, które do nas docierały, wynika, że bardzo długo czeka się na specjalistów, którzy przeprowadzają te badania.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Jeszcze tylko jedna sprawa, panie przewodniczący. Zakładam, że państwo są w stanie podać kwotę, o którą zostaną uszczuplone te cztery instytucje. Kwota zapewne wpływa na funkcjonowanie tych jednostek, jest ich stałym przychodem. Jaka to jest suma i czy ministerstwo planuje zrekompensowanie? Być może kwota stanowi istotne wsparcie ich działalności. Dziękuję.

Dyrektor w MI Bogdan Oleksiak:

Te instytuty nie zgłaszały uwag, chociaż były zapytania. Natomiast, faktycznie, badania były rozproszone po różnych instytucjach. Nazwy instytutów i zakres działania był zupełnie różny. Dlatego badania były zazwyczaj przypisane ministrowi właściwemu do spraw transportu niż innym instytucjom lub działom administracji. Stąd powstała idea, żeby to skumulować w jednej jednostce, która wyda jedną właściwą interpretację, a nie różne. Takie działanie prowadzi do różnych wyników badań. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Czy do art. 83 są jeszcze jakieś uwagi? Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 83? Nie ma. Proszę, oddaję panu głos.

Dyrektor generalny w OZPTD Andrzej Bogdanowicz:

Panie przewodniczący, dusimy się wszyscy tutaj, ale marzniemy tylko my. Czy można zrobić 10 minut przerwy i przewietrzyć salę? Wszystkim to wyjdzie na zdrowie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pięć minut przerwy.

[Po przerwie]

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Przechodzimy do art. 84. Czy ktoś zgłasza się do zabrania głosu? Proszę bardzo.

Dyrektor generalny w OZPTD Andrzej Bogdanowicz:

Artykuł 84 jest kluczowym artykułem, który przesądza o rozstrzygnięciach tej ustawy. Dotyczy finansowania. Mamy już określone źródła i wydatki, natomiast nie ma kluczowego źródła, którym miałaby być opłata jakościowa. Ten artykuł określa, kto ma wnosić tę opłatę i do kogo odprowadzać. Decyzje, co do brzmienia tego artykułu, były zmieniane w 2018 r. przynajmniej dwa razy – opłata miała być po stronie przyjeżdżającego na badanie właściciela pojazdu i do 100 zł planowano dołożyć 1, 2, 3 lub 4 zł albo z opłaty, którą pobierze przedsiębiorca i odda ze swojego dochodu, praktycznie całkowity zysk, jaki pozostaje z badania. Obecnie stacje kontroli pojazdów, w szczególności należące do małych i średnich przedsiębiorców, są prowadzone przy dużych ograniczeniach i bardzo dużych wymaganiach – odpowiednie warunki lokalowe, wyposażenie sprzętowe (pod nadzorem i kontrolą) oraz obowiązkowo dwóch diagnostów. Wszystko to powoduje, że obecnie rentowność takich stacji kształtuje się na poziomie 2%, maksymalnie 3% netto, czyli przy standardowej opłacie 100 zł, 2–3 zł z badania pozostają przedsiębiorcy na inwestycje, rozwój stacji i jej utrzymanie, często także na jego dochód. W małych stacjach właściciele, którzy są diagnostami, często rezygnują z dochodu jako stacji, tylko pobierają wynagrodzenie za przeprowadzone badania w mniejszej lub więk-

szej części, w zależności od miesiąca. Dlatego prosimy o poważne rozważenie kwoty 2 lub 3 zł (w zależności od wyliczeń ministerstwa po 2019 r.), żeby jednak opłatą obłożyć przyjeżdżającego na badania. Padały różne argumenty na posiedzeniach podkomisji oraz zespołu do spraw wspierania przedsiębiorczości i patriotyzmu ekonomicznego. Poparł nas także rzecznik przedsiębiorców. Argumenty są takie, że na prace remontowe średnio wydaje się 2 tys. zł w skali roku. Na badanie przyjeżdża się autem zazwyczaj co roku. 2 lub 3 zł więcej nie sprawi różnicy właścicielowi pojazdu, natomiast pobranie tej kwoty od przedsiębiorcy z każdego badania doprowadzi większość stacji do upadłości. Mamy przygotowaną poprawkę w tym zakresie, która zmienałaby sposób poboru, żeby opłata jakościowa była składową za badanie, jaką ma wnieść właściciel pojazdu. Jeżeli odzew będzie pozytywny, naprawdę prosimy, aby dokonać korekty brzmienia ustawy w tym zakresie. Dziękuję.

Dyrektor w PISKP Marcin Barankiewicz:

Jak wskazał mój przedmówca, koncepcja, kto ma płacić za zapewnienie jakości badań technicznych, zmieniała się kilkukrotnie w tym roku. Rzeczywiście, raz było po stronie kierowców, innym razem przedsiębiorców. Zmieniała się wysokość opłaty. To świadczy, że ministerstwo nie do końca wie, ile opłata ma wynosić. Najpierw było 4 zł po stronie kierowców, następnie 3,5 zł po stronnie przedsiębiorców, a teraz stwierdzono, że zostanie pobrana z dwóch źródeł – od kierowców za badania po terminie i od przedsiębiorców nie więcej niż 3,5 zł. Jak już wielokrotnie argumentowałem, przedsiębiorcy nie mają złudzeń, że to oni będą głównie ponosili koszty opłaty jakościowej, ponieważ kierowcy będą się pilnowali i odsetek przeterminowanych badań, szczególnie powyżej 45 dni, będzie niewielki – około 2%, a nie 6% jak jest przewidywane.

Trzeba brać pod uwagę argumenty co do kosztów i jak one będą odczuwane. Skoro na naprawy pojazdów wydajemy w ciągu roku średnio 2 tys. zł, nie licząc kosztów paliwa, a wiadomo, że im więcej jeździmy, tym więcej wydajemy na paliwo, 3,5 – 4 zł na jednego kierowcy nie zrobi różnicy. Proszę to pomnożyć, jak zrobiło to Ministerstwo Infrastruktury w ocenie skutków regulacji, przyjmując pełną wysokość 3,5 zł opłaty jakościowej. Jeżeli mała lub średnia stacja wykonuje w skali roku 3,5 tys. badań, będzie musiała oddać 12 250 zł z tytułu opłaty jakościowej, przyjmując maksymalną jej wysokość, czyli 3,5 zł. Trochę większa stacja przeprowadza około 10 tys. badań w ciągu roku, zatem będzie musiała oddać 35 tys. zł tytułu opłaty jakościowej, a jeśli są duże stacje warszawskie, znam takie, które mają 20 tys. badań w skali roku, oddadzą 70 tys. zł na zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych. Jak można porównać kierowcę, którego będzie to kosztowało 3,5 zł maksymalnie 4 zł, do przedsiębiorcy, który będzie musiał zapłacić kilkadziesiąt tysięcy złotych? Przecież to nie ma porównania. Wiadomym jest, że obciążenie dla kierowców będzie znikome. Dlatego popieramy poprawkę, żeby opłata jakościowa była składnikiem opłaty za badanie techniczne, jak jest w przypadku opłaty ewidencyjnej. Przecież już w tej chwili, kiedy kierowca przyjeżdża na badanie techniczne, opłata *stricte* za samo badanie wynosi 98 zł brutto, do tego przedsiębiorca dolicza 1 zł, który przekazuje na fundusz CEPiK. Tak samo mógłby pobrać od kierowcy 3,5 zł lub 4 zł. W zależności jak określiłby minister infrastruktury, może to być również 1 zł, także chętnie przekazałby na rachunek dyrektora TDT, jak to robi z opłatą ewidencyjną.

Dodatkowo, do tego samego artykułu mamy również drugą poprawkę dotyczącą waloryzacji stawek opłat za badania techniczne. W jednym z tekstów ustawy, która były na posiedzeniu Komitetu Stałego Rady Ministrów w tym roku, pojawiły się takie zapisy. Wtedy wydawało się, że Ministerstwo Infrastruktury przyjęło słuszną koncepcję. Nie trzeba byłoby martwić się o wzrost cen za badanie techniczne, ponieważ wzrastałyby automatycznie o wskaźnik inflacji, proporcjonalnie do wzrostu w skali roku. Jeżeli byłaby deflacja, nie wzrastałyby opłaty za badania techniczne. Nie wiadomo, dlaczego Ministerstwo Infrastruktury wycofało się z tych słusznych zapisów. Dlatego, poza przerzuceniem opłaty jakościowej na kierowców, którzy w zasadzie nie ponieśliby kosztów, druga poprawka również dotyczy przywrócenia przepisów dotyczących corocznej, automatycznej waloryzacji o średnioroczny wskaźnik cen konsumpcyjnych, które są ogłaszane przez prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. Jest to wskaźnik obiektywny

i wtedy nie mielibyśmy takich problemów. W dniu dzisiejszym rozmawiamy, że opłaty za badania techniczne nie zmieniły się od 14 lat. Zawsze jest to decyzja polityczna. Niezależnie, która partia rządzi, zawsze jest to motywowane politycznie. Natomiast, wprowadzając mechanizm automatycznej waloryzacji, opłaty rosłyby samoczynnie, bez żadnej ingerencji politycznej i byłyby obiektywne dla wszystkich, bo każdy z nas, jeśli jest konsumentem, ponosi koszty wzrostu opłat. Dziękuję.

Prezes OSDS Waldemar Witek:

Proszę państwa, rozmawiamy o kwocie 3,5 lub 4 zł. Natomiast chcę wrócić do korzeni, do pierwszego projektu, który opiniowałem. Została wyliczona kwota 4 zł na poprawę jakości badań, a TDT miał budować stacje i systemy informatyczne. Dzisiaj już nie buduje SKP. Mam nadzieję, że przekazałem w wyraźny sposób, że nie musi budować systemu informatycznego. Chcę się dowiedzieć, jak została wyliczona ta kwota. Mam nadzieję, że wyraźnie zaakcentowałem, iż poprzez niepodwyższanie ceny badań technicznych dochodzi do degradacji, bo pracodawca chce osiągnąć zysk. Nie zapominajmy, że jest on inwestorem. Jeżeli nie może podwyższyć cen badań, szuka innych środków, żeby osiągnąć zysk. Natomiast, chcę podkreślić, że tymi zmianami w ustawie – Prawo o ruchu drogowym nie wprowadzicie żadnej dyrektywy 2014/45/WE, ponieważ nie spełniacie podstawowego zadania dyrektywy, tj. bezstronności decyzji diagnosty, czyli uniezależnienie diagnosty od właściciela pojazdu i przedsiębiorstwa. Naprawdę nie wiem, skąd pochodzą wyliczenia tej kwoty i dlaczego obciąża się nią przedsiębiorcę?

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, szczerze mówiąc podzielam zdanie strony społecznej. O wiele lepszym rozwiązaniem wydaje się, patrząc na praktykę funkcjonowania parlamentu, ustalenie opłaty w ustawie oraz upoważnienie do publikowania opłaty wraz ze wzrostem kosztów wynikających ze wzrostu inflacji. Każdy rozsądnie myślący i obserwujący działalność człowiek musi dojść do wniosku, że koszty rosną – wynagrodzenia, energii itd. Myślę, że taki mechanizm jest godny rozważenia, do czego zachęcam. Chcę także zapytać, jeżeli to pozostanie w obecnym przepisie, czy ministerstwo planuje podwyżkę? Nie możemy w ustawie obciążyć przedsiębiorców dodatkową składką w sytuacji, w której będą pobierać tą samą opłatę za badanie techniczne. Rozumiem, że to jest trudny temat, ale trzeba się z nim zmierzyć. Stąd moje pytanie i sugestia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie ministrze, proszę bardzo. Cały zestaw pytań do pana.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Tak, wiadomo było, że to będzie przedmiotem dyskusji. Wyjaśniam, jak skonstruowaliśmy opłaty jakościowe. Przede wszystkim 3,5 zł to jest maksymalna opłata. W ustawie jest napisane, że pod koniec 2019 r, po roku działania TDT, minister infrastruktury wyda rozporządzenie o wysokości opłaty za badania techniczne, obejmujące również opłatę jakościową. W tym projekcie nie zawyrokowaliśmy, czy minister infrastruktury podniesie całą cenę badania i przerzuci koszty opłaty jakościowej na użytkowników pojazdów, czy opłata będzie nieznaczna i zostanie uwzględniona w działalności dla przedsiębiorców. Wydaje mi się, że to jest jak najbardziej rozsądne działanie, dlatego że wszystkie opłaty, które będą wnoszone do TDT, zostaną konkretnie przeznaczone tylko na badania. Chcę również zaznaczyć, że w 2019 r. przedsiębiorcy nie poniosą żadnych kosztów na badania, ponieważ kwoty będą pobierane tylko z opłat dokonywanych po terminie i ze środków TDT. Zatem dzisiaj nie ma obawy, że koszty poniosą przedsiębiorcy. Dziękuję.

Prezes Polskiego Związku Motorowego Holding Cezary Droszcz:

Cezary Droszcz, Polski Związek Motorowy. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, oczywiście, patrząc z punktu widzenia możliwości, przedstawiony przed chwilą przez pana ministra scenariusz może zostać zrealizowany, ale niestety, przez 14 lat doświadczyliśmy sytuacji, w której ceny nigdy nie były zmieniane ze względu na niepopularność tego typu decyzji. Obawiamy się, że również w tym przypadku Wysoka Izba nałoży opłatę jakościową, jako koszt, który będzie obowiązywał pracodawców i właścicieli

SKP, natomiast w żaden sposób nie będzie mógł być zrekompensowany. Chcę zwrócić uwagę, że Polski Związek Motorowy posiada 12 małych przedsiębiorstw, które prowadzą 75 stacji kontroli pojazdów. Działamy w ramach umowy państwowo-prywatnej, w której jednak mamy ograniczony wpływ na koszty i żadnego wpływu na wysokość naszych przychodów. Chcę powiedzieć, że należy uwzględnić jeszcze jeden element – czas badania wydłuża się wskutek zmiany procedur i konieczności łączenia się z CEPiK. Dzisiaj praktycznie w ciągu ośmiu godzin pracy SKP, badania nie przejdzie więcej niż 14 pojazdów, a to powoduje, że stacja do 3,5t może mieć miesięcznie obroty około 30–32 tys. zł. Do dzisiaj płace z narzutami diagnostów wynoszą ponad połowę tych kosztów. Do tego dochodzi ogromny skok cen energii, jaki zanotujemy w roku 2019. *Summa summarum* już dzisiaj widzimy, że w 2019 r. nie będzie bilansowała się struktura kosztów i przychodów i tym samym odnotujemy deficyt w wielu stacjach, szczególnie znajdujących się w małych ośrodkach. Stąd nasza prośba, aby już dzisiaj pochylić się nad problemem i zbilansować.

Zdajemy sobie sprawę, że inna będzie organizacja nadzoru, zarządzania i jakieś koszty będą występowały. Muszą być one pokryte. Ale uważamy, że jest rzeczą niezrozumiałą, iż w efekcie końcowym kosztów nie poniesie ten, który jest beneficjentem badania, czyli właściciel pojazdu. Chcę jeszcze powiedzieć o jednej sprawie i uspokoić. Bardzo wielu kierowców, przyjeżdżając na badania, pyta nas, czy to jest stara, czy nowa cena? Czyli środowisko zostało już przygotowane przez media, że ceny będą inne, więc nie będzie to chyba tak wielkim zaskoczeniem. Dziękuję.

Prezes WSSKP Kazimierz Zbylut:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, chcę odnieść się do dwóch kwestii. Jeśli chodzi o opłatę jakościową, pan minister nas zapewnia, że nie będzie większa niż 3,5 zł. Co się stanie, jeśli się okaże, że pod koniec 2019 r. lub na początku 2020 r. ta opłata nie wystarczy na pokrycie wydatków TDT? Czy wtedy będzie kolejny wniosek do Sejmu, żeby zmienić ustawę i koszy pomnożyć razy dwa? Są wątpliwości w tej materii.

Druga kwestia, jeśli chodzi o opłaty za badania techniczne. Polityka w tym zakresie jest mizerna, a w zasadzie jej nie ma. Wysokość opłat i wydane rozporządzenie zostały przyjęte w 2004 r. Minęło już ponad 14 lat. W tym okresie nie tylko nie zrewaloryzowano opłat o współczynnik inflacji, ale jeszcze niektóre badania zostały zlikwidowane, np. pojazdów importowanych zza granicy, część badań zostało rozłączonych, a po wejściu w życie CEPiK 2.0 w listopadzie ubiegłego roku, za niektóre czynności stacja nie może pobierać opłaty. Dochodzą jeszcze różne kwestie kosztowe, nie chcę się powtarzać, i w związku z tym rentowność tej działalności gwałtownie się pogorszyła. Już jest w stanie krytycznym, powodującym konieczność zastanowienia się i przeanalizowania. Po wprowadzeniu tej opłaty pojawią się kolejne problemy. Walczymy nie dlatego, że mamy biznes, jak niektórzy myślą. W biznesie strony wydatkowe i przychodowe muszą się co najmniej równoważyć. Jeśli nie ma nic na plusie, to szkoda zachodu. Dziękuję.

Prezes OSDS Waldemar Witek:

Zastanawiam się, bo po roku działalności TDT ma być konkretna cena. Jakie będą koszty w pierwszym roku? Chyba maksymalne. Czy opłata będzie za niska? Na pewno. Można zaczynać od 3,5 zł, ale i tak będzie za niska. Nie wiem, czy pierwszy rok będzie obiektywny. To jest pierwsza sprawa.

Druga sprawa, cały czas nie podoba się nam opłata za przeprowadzenie badania po wyznaczonej dacie. Nie podoba się nam stwierdzenie pana ministra, że to będzie stanowiło dochód stacji. To jest nieprawda. Proszę przeczytać punkt poniżej: „Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego”. Nic nie zostaje dla stacji, bo opłatę zabiera TDT. Zastanawiam się, czy dodatkowa opłata nie wpłynie negatywnie, ponieważ nie generuje nowych czynności dla diagnosty samochodowego. Ja traktuję to jako karę. Jeśli ma być to traktowane jako kara, a z drugiej strony jako zysk, zastanawiam się, gdzie są funkcje karne? Zastanawiam się, czy będę używał pojazdu bez badań technicznych, jeśli przekroczę termin badania, ponieważ i tak zapłacę karę. Nie ma znaczenia, czy spóźnię się dzień, miesiąc, rok czy dwa lata. Dziękuję.

Prezes SFRS Adam Małyszko:

Panie przewodniczący, powtórzę, co już wcześniej powiedziałem. Skoro jesteśmy w tym punkcie, warto to odnotować. Chodzi mi o dodatkową opłatę w wysokości 50 zł za badania pojazdów powypadkowych. Można również wspomnieć o motocyklach lub motorowerach, których właściciele nie przeprowadzają badań w okresie zimowym. W CEPiK-u jest odnotowanych około 15 mln samochodów i wszystkich innych pojazdów, które nie mają ważnego badania technicznego. Tak, proszę sprawdzić informacje na zapytania posłów i senatorów. Mam dokumenty z roku 2016. Nie wiemy, ile z tych pojazdów nie istnieje, zostało zdemontowanych w szarej strefie, a ile jeździ po polskich drogach bez badań. Jeśli ktoś jeździ po polskich drogach bez badań, niech płaci karę lub opłatę na poprawę jakości tego systemu. Zgadzamy się z tym, gdyż wykroczenie zostało popełnione. Natomiast osoby, które nie popełniły wykroczenia, mają być karane dodatkowo brakiem możliwości zaliczenia w koszty kolejnej opłaty. Wspomnę, że w przypadku pojazdów powypadkowych opłata wynosi 100% podstawowej stawki, w związku z tym mamy kwotę prawie 200 zł plus 50% dodatkowej opłaty za nieterminowość. Bardzo proszę o przeanalizowanie tej sytuacji i ewentualnie przed drugim czytaniem wniesienie stosownej poprawki. Dodam tylko, że nie może być, że dzisiejsza stawka za badanie techniczne jest taka sama jak 14 lat temu. Czyli w tamtym czasie była bardzo wysoka, a dzisiaj jest za niska. Uważam, że powinna być podniesiona, aby wszyscy wspólnie uczestniczyli w procesie poprawiania jakości. Wówczas jest to obliczalne i pewne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę, pan przewodniczący Żmijan.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Mam pytanie do pana ministra, żeby nie zabierać dużo czasu. Proszę o uzasadnienie, z jakiego tytułu Transportowy Dozór Techniczny rości sobie prawo do 50% części opłaty za badanie po terminie? Proszę o uzasadnienie, bo to nie jest zrozumiałe. Rozumiem, że osoba, która zapomniała musi ponieść karę z tego tytułu, czyli zapłaci drożej o 50%. Oprócz standardowej opłaty za badanie, dodatkowo jeszcze 50% więcej za spóźnienie. To nie podlega dyskusji. Ale dlaczego pieniądze nie zostają w stacji kontroli pojazdów, u przedsiębiorcy, a sięga po nie TDT, który ma nadzorować? Czy z tego tytułu oczekuje opłaty jakościowej? Jeżeli były konsultacje, o których państwo mówili i przekonywali nas wcześniej, na pewno były robione analizy. Jeżeli nie, proszę bardzo pokazać Wysokiej Komisji, z czego wynika kwota 3,5 zł? To również powinno wynikać z jakiejś analizy. Powinni nas państwo przekonać, że 3,5 zł jest niezbędne dla jednostki nadzorującej. Otrzymuję informacje od strony społecznej, że koszty z tytułu nadzoru TDT rekompensuje z opłaty jakościowej na poziomie 2 zł. Zatem proszę przekonać i pokazać, dlaczego ma być 3,5 zł? Oczywiście, wnoszę o rozważenie, ale nie wiem, czy będzie przychylność, gdyż mam poczucie realiów i większości posłów na sali, którzy przegłosują. Natomiast minimalny stopień waloryzacji odpowiadałby wskaźnikowi wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych, ogłoszony przez GUS lub prognozowany przy tworzeniu budżetu. To też jest do ustalenia. Nie chcę tutaj wskazywać, co byłoby lepsze. Mówię tylko o minimalnym stopniu, dlatego że zjawiska, które obecnie zachodzą i ogłaszany wskaźnik wzrostu inflacji, nie ma odniesienia do realiów. Wczoraj odbyliśmy bardzo interesujące spotkanie poświęcone wzrostowi cen w resorcie budowlanym, w czasie realizacji kontraktów infrastrukturalnych. To są również poważne problemy. Bardzo proszę o odniesienie się do trzech kwestii, które poruszyłem.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie ministrze, proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, jeśli chodzi o rozporządzenie dotyczące opłaty jakościowej, będzie ona dotyczyła użytkowników pojazdów. Jeżeli nie dokonają stosownego badania do 45 dni po terminie, nie będziemy wnosili dodatkowej opłaty. Dlaczego pieniądze mają trafiać do TDT? Aby zmniejszyć koszty obsługi całego systemu, tym samym ma to wpływ na wysokość opłaty jakościowej. Dlatego mówimy, że opłata jako-

ściowa nie będzie wynosiła więcej niż 3,5 zł. Odnośnie do obaw przedsiębiorców, chcę powiedzieć, że mamy do czynienia z nadzwyczajną sytuacją na rynku. Uczestniczyli państwo w spotkaniu w Najwyższej Izbie Kontroli. Ministerstwo Infrastruktury ma również taki sam problem z inwestycjami drogowymi i musi sobie poradzić z zaistniałą sytuacją na rynku. W związku powyższym mamy przekonanie, że minister infrastruktury, działając racjonalnie, wydając rozporządzenie, nie może doprowadzić do tego, aby przedsiębiorcy prowadzący działalność związaną ze stacjami kontroli pojazdów musieli bankrutować lub dopłacać do biznesu. Chcę jeszcze dodać, że opłata po terminie, w trakcie ustaleń i negocjacji, została odrzucona przez stronę społeczną. Powiedziano nam: „nie, nie chcemy tego, możecie to wziąć". Dlatego trafiła ona do TDT. Dziękuję.

Dyrektor w PISKP Marcin Barankiewicz:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni goście, odpowiadając na ostatnie zastrzeżenie pana ministra, rzeczywiście przedsiębiorcy nie chcieli tej opłaty, ponieważ nieraz padał argument na tej sali, że opłata ma znamiona kwoty karnej i przedsiębiorcy prowadzący SKP nie czuli się uprawnieni do nakładania kar na kierowców. Dlatego nie chcieli dodatkowej opłaty za przeterminowane badanie i ministerstwo zdecydowało, że ma trafiać do TDT. Odnośnie do kosztów i racjonalnego ustawodawcy, środowisko SKP z obawą patrzy na tego ustawodawcę, skoro przez 14 lat nic się nie zmieniło w kwestii badań technicznych. Tym bardziej, mówiłem już o tym w dniu dzisiejszym, że w 2011 r. minister finansów zmienił stawkę podatku VAT z 22% na 23%. Może nie wiedział, że opłata za badanie techniczne jest w kwocie brutto. To spowodowało, że przedsiębiorcy prowadzący SKP od tej samej kwoty brutto odprowadzają wyższy podatek. Gdyby rzeczywiście ustawodawca był racjonalny, przy wzroście stawki VAT z 22% na 23% uwzględniłby to w tabeli opłat za badanie techniczne i powiedział: „Rzeczywiście, VAT obciąża konsumenta, ostatecznego odbiorcy, przedsiębiorca nie powinien ponosić kosztów wzrostu VAT". Jednak tak się nie stało. Jest 2018 r., minęło siedem lat i nadal przedsiębiorcy płacą wyższy podatek od tej samej kwoty brutto i dodatkowo wątpią w racjonalność ustawodawcy.

Nie zapominajmy także, że obsługa SKP nie jest prowadzeniem sklepu spożywczego. Tutaj jest działalność regulowana, wymaga wpisu do rejestru prowadzonego przez starostwo, za chwilę przez TDT. Są określone warunki zatrudnienia. Nie można zatrudnić jakiegokolwiek mechanika, ale osobę z konkretnym wykształceniu i praktyką, która przeszła szkolenie i zdała egzamin. Za chwilę będzie wprowadzony wymóg niekaralności. Tak samo budynek stacji i wyposażenie nie jest dowolne. Nie można sobie zamontować chińskich urządzeń, nie obrażając tego kraju, ale trzeba mieć przyrządy, które spełniają określone prawem wymagania i muszą posiadać certyfikaty. A nowa ustawa i rozporządzenia wykonawcze wprowadzą dodatkowe obowiązki w kontekście archiwizacji wyników badań, które wymuszą kolejne zmiany i inwestycje w sprzęt. Dlatego przedsiębiorcy mają obawy z powodu opłaty jakościowej oraz inwestycji, które będą musieli poczynić. Pamiętajmy również, że ostatni raz tak duże fundamentalne zmiany w tej dziedzinie działalności miały miejsce w 2004 r., kiedy wchodziła ustawa o swobodzie działalności gospodarczej i obecna stawka za badanie techniczne. Wtedy, gdy zmieniało się prawo o ruchu drogowym, wprowadzono okresy przejściowe dla przedsiębiorców na dostosowanie budynków i wyposażenia. W tamtym okresie przedsiębiorcy ze swojej własnej kieszeni musieli zainwestować w sprzęt i budynki. Minęło osiem lat i sytuacja powtarza się – znowu zmienią się warunki lokalowe, wymagania co do urządzeń, znowu trzeba będzie je modernizować i wymieniać. Podobnie jak w poprzednim przypadku, również teraz przedsiębiorcy nie dostają żadnych dodatkowych środków lub wsparcia. Dlatego mówią o braku waloryzacji opłat za badania techniczne, o wzroście kosztów prowadzenia działalności, kosztach pracowniczych. Oni bardzo chętnie dostosują się do zmienionych wymagań, ale muszą mieć środki, aby inwestować w zmiany. Pan minister powiedział, że w 2019 r. będą robione analizy, a z wypowiedzi moich przedmówców wynika, że nie są potrzebne żadne analizy, bo po 14 latach jest oczywiste, że pieniędzy jest mało i nie wystarczy na dostosowanie się do zmian. Odnośnie do opłaty jakościowej, myślę, że nikt nie ma wątpliwości, że ona jest określona w stawce maksymalnej, czyli może być nie

więcej niż 3,5 zł, może być mniej, ale nie ma precyzyjnych wyliczeń, dlaczego nie może być 1,5 zł, 2 zł lub 2,5 zł. Na to nie mamy żadnych konkretnych dokumentów. Dziękuję.

Prezes OSDS Waldemar Witek:

Chcę powrócić do opłaty za badania techniczne, bo pan przewodniczący powiedział, że nie trzeba dyskutować na ten temat. Proszę państwa, chcę tylko przedstawić prostą sprawę. Żyjemy w XXI wieku, podobno wyszliśmy z ustroju, w którym była odpowiedzialność zbiorowa, a ten przepis mówi o odpowiedzialności zbiorowej. Wszyscy mają płacić, nieważne jakie były przyczyny wykonania badanie technicznego po terminie – wszyscy mają płacić. To jest odpowiedzialność zbiorowa. Natomiast, proszę państwa, istnieje proste urządzenie – w radiowozie można zamontować kamerę, która sczytuje numery rejestracyjne, łączy się z CEPiK i online sprawdza, czy dany pojazd ma badanie techniczne.

Chcę jeszcze podkreślić, mówiłem już o tym, że od września przedsiębiorcy wykonujący transport drogowy, za każdy pojazd, który nie ma badania technicznego, płacą 2 tys. zł. To będzie druga forma kary. Cały czas nie mogę zrozumieć, jak został ten przepis zanalizowany, że wszyscy, którzy przekroczyli termin badania technicznego, muszą być ukarani opłatą. Chciałbym, żeby byli karani ci, którzy wprowadzają do ruchu drogowego pojazdy bez badań technicznych. Teraz przedsiębiorca płaci 2 tys. zł za każdy pojazd, a 4 tys. zł za pojazd z przyczepą. Proszę państwa, to są bardzo wysokie kary, które zostały naniesione indywidualnie za to, że ktoś dopuścił pojazd do ruchu bez ważnych badań technicznych. Natomiast karanie właściciela pojazdu, który z innych przyczyn nie wykonał w terminie badania technicznego, nie jest rozwiązaniem pasującym do dzisiejszego ustroju. Dziękuję.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Mam tylko prośbę o doprecyzowanie przez pana ministra kwestii opłat. Zrozumiałem, że dopiero pod koniec 2019 r. będą państwo analizowali kwestię wysokości opłat. Artykuł 28 projektu mówi nam, że opłatę jakościową odprowadza się z opłaty za przeprowadzenie badania technicznego, co sugeruje, że opłata jakościowa będzie wchodziła w skład opłaty za badanie. Czyli może być, że państwo przez cały 2019 r. nie podniosą opłaty za badanie – tak pośrednio wynika z wypowiedzi pana ministra. Jeżeli kolejny rząd nie podniesie opłaty przed 1 stycznia 2020 r., to de facto od dzisiejszej stawki przedsiębiorcy odprowadzą dodatkowo do budżetu TDT opłatę jakościową. Czy dobrze rozumiem? Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, minister musi wydać to rozporządzenie. Niestety, w przeciwnym razie opłata byłaby nieuregulowana.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Rozumiem, że jeśli wyda rozporządzenie z dzisiejszymi kwotami, to będzie pomniejszało dotychczasową opłatę? Czy tak należy to rozumieć?

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Moim zdaniem to nie jest rozstrzygnięte, dlatego że minister może podjąć decyzję o podwyższeniu ceny badania lub, po sprawdzeniu ile rzeczywiście cały koszt systemu będzie wynosił i po przeliczeniu na średnią za badania, włączyć do dzisiejszej stawki. Moim zdaniem, jak mówiłem, w związku z sytuacją, jaką mamy na drogach, minister musi się tym zająć. Państwo dzisiaj nie wspominali, ale podczas poprzednich naszych ustaleń troszczyli się bardzo, że cena energii elektrycznej urośnie o określoną kwotę, w związku z tym cała dochodowość w biznesie spadnie adekwatnie. Moim zdaniem minister infrastruktury musi podjąć racjonalną decyzję, że jeśli koszty utrzymania i działalności wzrosną, musi podnieść stawkę za badania techniczne. To jest dla mnie oczywista sprawa. Dziękuję.

Prezes SFRS Adam Małyszko:

Chcę tylko podać przykład z naszej branży, czyli stacji demontażu pojazdów. W 2015 r. cofnięto z polskiego prawodawstwa opłatę za demontaż, nałożono szereg nowych obo-

wiązków, ostatnio również monitoring, niekaralność i specjalne zabezpieczenia. To spowodowało, że z 1055 stacji, które były w rejestrach na początku roku, dzisiaj do bazy BDO zgłosiło się 727 podmiotów chcących prowadzić tę działalność. Radykalny spadek. Nie wiemy, co będzie za rok po wejściu w życie ostatnich zmian w ustawie o odpadach. Kwoty powinny być realne, pokrywać koszty i generować zysk, bo przedsiębiorca musi mieć przychód, a państwo podatek. Jeszcze raz proszę, bo nie może być tej samej stawki przez 14 lat. To doprowadzi do takiej samej sytuacji, którą mamy w branży stacji demontażu pojazdów.

Prezes OSDS Waldemar Witek:

Jest mi bardzo przykro, gdy słyszę takie słowa z ust pana ministra. Łatwo się rządzi cudzymi pieniędzmi. Myślę, że pan naprawdę nie przeprowadził żadnych analiz, jeżeli za rok chce pan określić koszty jakości badań. Gdyby pan miał przeznaczyć pieniądze na TDT z własnego funduszu, może oglądałby pan te złotówki, natomiast przedsiębiorców łatwo się obciąża. Dziękuję.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pozwolą państwo, że dopytam. Zrozumiałem pytanie posła Suchonia, ale wydaje się mi, że odpowiedź ministra nie korespondowała z tym pytaniem. Zacytuję: „podmioty, o których mowa w ust. 3 odprowadzają na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego z opłaty za przeprowadzenie badania technicznego, od każdego przeprowadzonego badania technicznego opłatę przeznaczoną na zapewnienie wysokiej jakości badań technicznych, zwaną dalej opłatą jakościową. Opłata stanowi przychód TDT". I następny punkt, że „nie może być większa niż 3,5 zł". Uważam, że jest za wysoka. W związku z tym, jeżeli w kolejnym roku resort dojdzie w końcu do wniosku, że trzeba jednorazowo podwyższyć opłatę za przeprowadzone badanie, opłata jakościowa pozostaje na określonym poziomie, nie więcej niż 3,5 zł. Wolałbym, żeby było 2 zł, ale nie więcej niż określona, niezależnie od podwyższenia opłaty za badanie.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jak pan przewodniczący wie, pierwotnie opłata wynosiła 4 zł. Dzięki wspólnej pracy ministerstwa i TDT, po przeliczeniach została zmniejszona do 3,5 zł. Jeżeli znajdziemy jakiekolwiek oszczędności, będziemy do tego zaglądali i opłata będzie minimalna. Jak powiedziałem, TDT może jedynie wydać pieniądze na sprawy związane z badaniami technicznymi pojazdu. To są znaczne pieniądze dla TDT i inne koszty nie mogą być brane pod uwagę, jak w niektórych innych opłatach. Dziękuję.

Legislator Jakub Bennewicz:

Może przedstawię kilka ogólnych kwestii do art. 84. Jeśli chodzi o ust. 1 pkt 2 i opłatę ewidencyjną, mamy wątpliwości do przepisów, ponieważ dość szczegółowe regulacje dotyczą opłaty za prowadzenie badania technicznego. Jeśli chodzi o opłatę ewidencyjną oraz przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, przepisy są znacznie mniej szczegółowe. Przede wszystkim z przepisów nie wynika, na co ma być przeznaczona opłata ewidencyjna. Problem będzie występował w kolejnych przepisach art. 84. Z kolei w ust. 3 jest mowa o obowiązku ewidencjonowania opłat i to jest jedyny ustawowy przepis w materiale na ten temat. Reszta przepisów ma się znaleźć w akcie wykonawczym. Jeżeli wprowadza się ewidencje lub rejestry, część ogólnych przepisów powinna znaleźć się w ustawie. Znowu pojawi się wątpliwość, czy przepis upoważniający w dalszych ustępach nie będzie blankietowy. W konsekwencji, o czym wspomniałem w ust. 6, 7 i 8 jest mowa o maksymalnej wysokości opłaty za przeprowadzenie badania technicznego oraz wysokość opłaty jakościowej, natomiast nie ma maksymalnych opłat, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3. Tak samo w ust. 10 jest mowa, iż „opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego", a nie ma analogicznych regulacji w stosunku do opłat z ust. 1 pkt 1 i 2. Jak już wspomniałem, w konsekwencji jest problem z przepisem upoważniającym z ust. 21, który może mieć charakter blankietowy.

Jeśli chodzi o bardziej szczegółowe uwagi do tego przepisu, znalazło to odzwierciedlenie w naszych poprawkach. Jeśli chodzi o ustępy od 12 do 14, proponujemy wyrazy

„ust. 11" zastąpić wyrazami „ust. 1 pkt 3 i ust. 4". Ma to związek z tym, że powinniśmy odsyłać do przepisów, w których po raz pierwszy wystąpiło dane określenie, a miało to miejsce w proponowanych przepisach. Mamy jeszcze wątpliwość, jeśli chodzi o ust. 20. Mowa jest o tym, iż „opłaty, o których mowa w ust. 1 mogą być umieszczone w terminie późniejszym". To chyba jest problem redakcyjny, bo nie wynika z późniejszego przepisu, o jaki chodzi, chyba że, to jest oczywiste, zdaniem strony rządowej. Ostatnia uwaga dotyczy ust. 22 pkt 1. Mowa jest o tym, iż minister, wydając rozporządzenie, uwzględnia przypadki odprowadzania opłaty jakościowej. Z ust. 4 wynika, że to są wszystkie możliwe przypadki przeprowadzenia badania, gdyż zawsze należy odprowadzić opłatę jakościową. Pytanie, czy taka wytyczna jest zasadna? To wszystkie uwagi do tego przepisu. Dziękuję

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie dyrektorze, proszę bardzo.

Zastępca dyrektora w MI Tomasz Warchoł:

Jeżeli chodzi o kwestię opłaty ewidencyjnej i braku jej umocowania w przepisach materialnych, jest to potwierdzone w przepisach materialnych, ale dotyczą one działu czwartego rodz. 1, czyli CEPiK. Tam jest mowa o opłatach ewidencyjnych. To jest jeden z rodzajów opłaty ewidencyjnej przenoszonej na fundusz CEPiK. Tam znajdują się te przepisy materialne. Natomiast z punktu widzenia badań technicznych pojazdów i kompleksowego uregulowania kwestii odpłatności za badania, również chcemy w tym miejscu wskazać, że taka opłata jest pobierana na zasadach wynikających ze wspomnianych przeze mnie przepisów. Tutaj było zastrzeżenie dotyczące braku przepisów materialnych odnoszących się do pobierania i ewidencjonowania. Ustalając opłatę jakościową, wzorowaliśmy się na rozwiązaniach, które już są w prawie o ruchu drogowym w zakresie opłaty ewidencyjnej, kwestii sprawozdawczości i rozliczania tej opłaty. To jest poziom, który mamy w ustawie. Odniosę się jeszcze do kwestii poprawek redakcyjnych w ust. 12–14, odesłania do ust. 11, ust. 1 pkt 3 i 4. Proszę o jeszcze chwilę czasu, później odniosę się do nich, gdyż mam zgłoszenie o zastrzeżeniu. Kwestia uiszczania opłaty w terminie późniejszym. Zasadą jest uiszczanie opłaty przed badaniem technicznym. To jest zasada, która wynika z przepisów o ruchu drogowym. Termin późniejszy odnosi się do dnia przeprowadzenia badania, a konkretnie do momentu przed przystąpieniem do badania. Z naszej perspektywy jest to zrozumiałe. Były postulaty w przypadku rozliczeń ryczałtowych, żeby w ten sposób to określić. Zasadą jest, że płacimy przed badaniem, a termin późniejszy odnosi się do tej daty. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Rozumiem, że na razie nie ma stanowiska co do ust. 12–14? Chwilę poczekamy. Czy panowie mecenasi przyjęli wyjaśnienie?

Legislator Jakub Bennewicz:

Tak, jeszcze ewentualnie została kwestia ust. 22 pkt 1. Tam były przypadki odprowadzenia opłaty jakościowej. Jak wspomniałem, w ust. 22 pkt 1 jest mowa, że minister, wydając rozporządzenie, ma uwzględnić przypadki odprowadzenia opłaty jakościowej. Z ust. 4 wynika, że opłata jakościowa zawsze będzie odprowadzana. Zatem pytanie, czy jest zasadne, aby ta wytyczna tam się znalazła? To jeszcze jest dodatkowe pytanie. Dziękuję.

Zastępca dyrektora w MI Tomasz Warchoł:

Ta wytyczna służy zróżnicowaniu sytuacji, kiedy opłatę jakościową pobiera dyrektor TDT za badania wykonywane przez siebie w zależności do sytuacji przedsiębiorców. Wtedy będą to regulowały inne przepisy i będzie inny tryb wprowadzenia opłaty jakościowej. Dlatego proponujemy zachować tą wytyczną, gdyż ona jest skorelowana z treścią rozporządzenia w taki sposób, że mamy odrębne przepisy dla tych dwóch przypadków.

Jeśli chodzi o ust. 12–14, proponujemy, żeby zachować odesłanie. Rozumiem, że przedstawiciele Biura Legislacyjnego chcieliby wprowadzić zmianę ze względu na to, że została opłata została przywołana po raz pierwszy w ust. 3 i 4, Natomiast tutaj mówimy o odprowadzonej opłacie, o której jest mowa w ust. 11. W związku z tym proponujemy, żeby nadal odesłanie było do ust. 11.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Możemy pozostawić jak jest. Na razie temat jest do przemyślenia. Czy to są wszystkie uwagi do art. 84? Proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

W punkcie dotyczącym maksymalnej stawki jakościowej, w miejsce zapisanej kwoty 3,5 zł, będziemy proponowali niższą stawkę. Proszę zauważyć, jeżeli to jest kwestia 15 mln pojazdów w ciągu roku, przy obecnej stawce jest ponad 50 mln zł. Jeżeli pozostanie 3,5 zł nie trudno zauważyć, że to jest 70 mln zł. W moim przekonaniu i osób, z którymi dyskutowałem na ten temat, jest to kwota stanowczo wykraczająca ponad uzasadnione koszty jednostki sprawującej nadzór. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 84? Nie słyszę. Przyjęliśmy. Przechodzimy do art. 85. Biuro Legislacyjne.

Legislator Jakub Bennewicz:

Chodzi o ust. 7. Proponujemy wykreślić wyrazy „o ile taki posiada". Jak rozumiem, te wyrazy odnoszą się do rejestru przeprowadzonych badań technicznych. Tymczasem z art. 86 nie wynika, że taki rejestr należy zawsze prowadzić. Nawet, gdyby nie należało go zawsze prowadzić, jeśli się go nie posiada, wtedy nie można wydać wtórnika zaświadczenia. Wydaje się, że te wyrazy są zbędne. Dziękuję.

Zastępca dyrektora w MI Tomasz Warchoł:

Wyjaśnię uzasadnienie tego zapisu, być może to jest kwestia właściwej redakcji. Sformułowanie „o ile taki posiada" ma dotyczyć rejestrów przekazywanych przez diagnostów dyrektorowi TDT. Możliwość wydania wtórnika zaświadczenia jest uzależniona od tego, czy dyrektor TDT będzie dysponował rejestrem, który uprzednio przekaże mu przedsiębiorca prowadzący SKP. Zidentyfikowaliśmy sytuację, że nie zawsze skutecznie można wyegzekwować obowiązek przekazania tego rejestru, w związku z tym pojawia się zastrzeżenie, że wydanie wtórnika będzie możliwe tylko wtedy, kiedy dyrektor będzie dysponował danymi z rejestru stacji, w której dokument został wydany. To nie zostało prawidłowo zinterpretowane. Możemy ewentualnie zastanowić się nad zmianą redakcji, żeby było jasne, jak należy ten przepis zinterpretować.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Strona społeczna, bardzo proszę.

Dyrektor w PISKP Marcin Barankiewicz:

Szanowni państwo, myślę, że to trzeba dobrze rozważyć, ponieważ sądzę, że ustawodawca zauważył sytuację, kiedy stacja kontroli pojazdów jest zamykana, przedsiębiorca rezygnuje z jej prowadzenia i powinien przekazać rejestr badań technicznych do odpowiedniego organu. Teraz przekazuje do starostwa, zakładem, że będzie przekazywał do TDT. Może pojawić się potrzeba wydania wtórnika już po zamknięciu stacji. Tak samo jest obecnie, gdy następuje zmiana nazwy przedsiębiorcy, formy prawnej w zakresie SKP. Stary rejestr jest przekazywany do starostwa i mimo, że stacja znajduje się w tym samym miejscu, ale ma innego właściciela, wtórnik zaświadczenia musi wydać starostwo, a w projektowanym stanie prawnym będzie go musiał wydać dyrektor TDT. Dlatego wydaje się mi, że jest dobry zapis „o ile taki posiada", bo jeśli stacja funkcjonuje i ma rejestr badań technicznych, może wydać wtórnik zaświadczenia, a jeśli stacja jest nieczynna, przedsiębiorca zobowiązany jest przekazać rejestr z badań technicznych do dyrektora TDT, który może wydać wtórnik zaświadczenia. Dziękuję.

Zastępca dyrektora w MI Tomasz Warchoł:

Proponujemy zachować to zastrzeżenie z całą interpretacją, którą przedstawiliśmy.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze, czyli art. 85 pozostaje tak jak jest. Proszę bardzo.

Prezes WSSKP Kazimierz Zbylut:

Mam jeszcze jedną uwagę. Mówimy cały czas o rejestrze lokalnym, natomiast stacja pracuje online, przesyłając dane z badania do CEPiK. Wszystkie dane istnieją. Może problem jest wyolbrzymiony w tym przypadku. Zapewne można wydać duplikat zaświadczenia lub inny dokument przez organ rejestrujący, który ma też dostęp do CEPiK. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, chcę zapytać o sytuację, w której jest rzeczywiście konieczne wydanie wtórnika zaświadczenia w przypadku określonym w 86h ust. 1. Pytanie do pana ministra albo szefa TDT, gdzie będą zlokalizowane jednostki, które będą wydawały zaświadczenia? Innymi słowy, czy sieć oddziałów TDT w Polsce będzie wystarczająco szeroka? Czy mieszkaniec np. Bielska-Białej, Żywca, Cieszyna będzie musiał udać się, np. do Katowic, Krakowa, żeby uzyskać takie zaświadczenie? Czy mieszkańcy miejscowości poza stolicami województw będą mogli otrzymać zaświadczenie u siebie na miejscu? To jest ważne pytanie, dlatego że w wielu przypadkach miejscowości leżące na obrzeżach województw dzieli duża odległość od centrów administracyjnych. Bardzo proszę o odpowiedź.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jeśli można, pan dyrektor Urbanowicz odpowie na to pytanie

Dyrektor TDT Jan Urbanowicz:

Chcę zapewnić pana posła, że z tym nie będzie żadnych problemów. Już teraz wydajemy wtórniki dotyczące urządzeń dozorowych na wnioski przesyłane w formie elektronicznej. Natomiast w przyszłości, jeśli chodzi o badania, będziemy mieli sieć SKP, w których będziemy wykonywali swoje działania, zgodnie z tym, co zostało zapisane w ustawie. Zatem każdy będzie miał łatwy dostęp do nas i nie będzie żadnych problemów. Każdy osobiście będzie mógł otrzymać taki wtórnik w formie elektronicznej. Wystarczy dostarczyć do nas wniosek, a my prześlemy przez pocztę lub w inny sposób, w zależności od potrzeby.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Mam jeszcze dodatkowe pytanie, panie dyrektorze. Proszę powiedzieć więcej o sieci przyszłych stacji – ile ich będzie i jak planujecie je rozmieścić? To jest bardzo interesujące. Za jakie środki chcecie to zrealizować?

Dyrektor TDT Jan Urbanowicz:

W związku z tym, że zarzucano Transportowemu Dozorowi Technicznemu i propozycjom ministerstwa, że TDT będzie posiadał swoje stacje kontroli pojazdów, obecnie jest rozstrzygnięcie, że zgodnie z umowami cywilno-prawnymi będziemy dzierżawili takie stacje i wykonywali czynności, które będą nam przypisane. Mamy już zrobioną analizę, gdzie trzeba wykonać badania. Stacje kontroli pojazdów są rozrzucone w różnych województwach. Przeanalizowaliśmy i będziemy chcieli, żeby obywatel miał bezpośredni dostęp do najbliżej SKP. Mamy zrobione analizy. Jeśli ustawa zostanie uchwalona w obecnej formie i będziemy mieli założenia do wykonana, taka analiza będzie przedstawiona panu ministrowi do zaakceptowania i będziemy realizowali czynności zgodnie z ustawą, która obecnie jest procedowana.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Mam jeszcze uzupełniające pytanie. Chcę zapytać, czy tylko stacje, które jedynie przynależą do TDT, będą wykonywały badania na zasadzie wyłączności, czy również całe spektrum badań, które na co dzień wykonują przedsiębiorcy w swoich stacjach?

Dyrektor TDT Jan Urbanowicz:

W okresie dzierżawy stacja będzie wykonywała tylko to, co jest przynależne dla nas. Nie będzie tego robił diagnosta, który jest zatrudniony przez danego właściciela stacji

kontroli pojazdów, ale pracownik zatrudniony przez dyrektora TDT. Z analizy, którą przeprowadziliśmy, wynika, że będzie kilka lub kilkanaście stacji w województwie.

Prezes OSDS Waldemar Witek:

Nie chcę być odbierany jako przeciwnik TDT, ale popieram dobre prawo. Proszę państwa, teraz pojawia się następna sprawa. Nadal mnie interesuje, na jakiej zasadzie będzie dzierżawa? Czy będzie przetarg, czy ukryte koszty? Czy dyrektor będzie wyznaczał na zasadzie: na tej stacji robimy i płacimy 5 tys. zł dziennie za dzierżawę? Nie rozumiem tego. Jeszcze raz chcę podkreślić, że dyrektywa jest już spełniona, jedynie nie spełniamy kryterium niezależności decyzji diagnosty. Ta ustawa tego nie wprowadza. Dziękuję.

Dyrektor generalny w OZPTD Andrzej Bogdanowicz:

Także mam pytanie do ostatniej wypowiedzi pana dyrektora Urbanowicza. Czy dobrze zrozumieliśmy, że jeśli właściciel stacji podpisze umowę na dzierżawę, a pracownicy TDT będą wykonywali badania, to stacja przestanie być stacją kontroli pojazdów? Usłyszeliśmy, że taka stacja nie będzie już wykonywała normalnych badań. To już nie będzie stacja kontroli pojazdów, ale obiekt TDT wydzierżawiony od przedsiębiorcy, który nawet nie będzie musiał posiadać uprawnień, skoro oddał stację do TDT.

Dyrektor TDT Jan Urbanowicz:

Proszę państwa, nie jest tak do końca. Obecnie również dzierżawimy SKP w celu przeprowadzania egzaminów praktycznych. Stacja może być wydzierżawiona na okres kilku tygodni w miesiącu lub kilku dni w ciągu tygodnia. To wszystko będzie zależało od umowy, którą podpiszemy z SKP. Będziemy przeprowadzali badania wtedy, kiedy wydzierżawimy daną stację. Myślę, że teraz nie ma czasu, żeby dyskutować, jak będziemy dzierżawili te stacje. W ustawie jest napisane, że na podstawie umów cywilno-prawnych. I tak to będziemy wykonywali. W związku z tym myślę, że to wszystko co mogę powiedzieć, jeśli chodzi o wykonywanie czynności na stacji kontroli pojazdów. Jeśli chodzi o przeprowadzoną analizę, dotyczy ona potrzeb, jakie pojawią się w stacjach kontroli pojazdów, w których będziemy mogli wykonywać czynności w różnych województwach.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę państwa, czy Biuro Legislacyjne ma jeszcze uwagi do art. 85? Można powiedzieć, że zapis artykułu pozostaje w pierwotnym brzmieniu. Czy jest sprzeciw wobec jego przyjęcia? Nie ma. Dziękuję

Przechodzimy do art. 86. Biuro Legislacyjne, proszę bardzo.

Legislator Jakub Bennewicz:

W art. 86 ust. 2 w pkt 2 chcemy zaproponować nadanie następującego brzmienia: „komórka nadzoru Transportowego Dozoru Technicznego, zwana dalej «komórką nadzoru TDT», wystąpi z wnioskiem, o którym mowa w art. 86j ust. 8 pkt 6”. Wynika to z faktu, że skrót powinniśmy wprowadzać przy pierwszym użyciu.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jesteśmy za wniesieniem poprawki.

Prezes OSDS Waldemar Witek:

Nie wiem, czy dobrze usłyszałem wypowiedź pana dyrektora Urbanowicza…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Ale już jesteśmy w innym punkcie.

Prezes OSDS Waldemar Witek:

Wiem o tym, ale chcę dopytać, czy TDT będzie zatrudniał diagnostów i kto będzie nad nimi sprawował nadzór?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

To jest oczywiście kwestia do dyskusji, natomiast teraz omawiamy art. 86. Czy strona rządowa akceptuje tę uwagę? Dziękuję. Czy są inne uwagi do art. 86? Proszę bardzo.

Dyrektor w PISKP Marcin Barankiewicz:

Panie przewodniczący, nasze środowisko ma uwagi do art. 86. Wielokrotne mówiliśmy o tych uwagach ministrowi infrastruktury w toku rozmów i konsultacji. Myślę, że zapisy w art. 86 były wzorowane na modelu holenderskim. Pan minister wyraźnie powiedział, że projektodawca inspirował się modelem holenderskim, jeśli chodzi o ten rodzaj badania – właściciel pojazdu będzie mógł ponownie zweryfikować pojazd na stacji TDT, jeśli uzna, że doszło do nieprawidłowości. Natomiast w modelu holenderskim jest tak, że system losowo wskazuje, który pojazd ma być przebadany ponownie. Taki pojazd nie opuszcza SKP, ale należy zaczekać na inspektora RDW, który przyjeżdża i ponownie bada pojazd w tym samym stanie faktycznym, w którym badał go diagnosta.

W rozwiązaniach przyjętych w naszej ustawie mam obawy, że jeśli właściciel lub posiadacz będzie miał dwa dni na zgłoszenie do dyrektora TDT, żeby przebadać pojazd, zanim dyrektor TDT wskaże mu, kiedy ma przyjechać na stację, gdzie mają być wykonane czynności, może minąć kolejne kilka dni. Obawy naszego środowiska wynikają z faktu, że pojazd może mieć zmieniony stan faktyczny, w porównaniu z tym, jaki widział diagnosta podczas badania technicznego. To są nasze wątpliwości. Nie mamy nic przeciwko, żeby organ rejestrujący, jeśli dostanie dokumenty i stwierdzi, że są nieprawidłowości, skierował pojazd na badanie lub jeśli w czasie kontroli wykonywanych przez inspektorów TDT zajdzie podejrzenie, że badanie zostało źle wykonane i wtedy pojazd będzie ponownie przebadany, ale pozostawienie go w rękach właściciela, który będzie mógł go zmodyfikować, usprawnić, rodzi wątpliwości. Kto rozstrzygnie, w jakim stanie faktycznym pojazd badał diagnosta, a w jakim stanie będzie na badaniu przeprowadzonego przez TDT? Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Myślę, że nie ma wątpliwości co do zapisu. Nawet jeżeli właściciel uzupełni usterkę, o to nam chodzi. Mamy element bezpieczeństwa. Może jeszcze pan dyrektor Urbanowicz zabierze głos w tej sprawie.

Dyrektor TDT Jan Urbanowicz:

Panie przewodniczący, tutaj wyraźnie jest powiedziane, że w ciągu dwóch dni właściciel ma przedstawić pojazd do badań, które przeprowadza TDT. Nie chodzi o to, że ma zgłosić się w ciągu dwóch dni, a my będziemy wyznaczali jakikolwiek termin, ale przedstawić pojazd w niezmienionym stanie, bez żadnych napraw. Nie ukrywajmy, jeśli będzie dokonana naprawa, każdy diagnosta jest w stanie sprawdzić, że było coś majstrowane przy pojeździe i naprawa została wykonana w tym zakresie. W związku z tym, jeśli pojawi się zapis na SKP wykonany przez diagnostę, że pojazd nie nadaje się do dalszego dopuszczenia do ruchu, w ciągu dwóch dni żaden warsztat nie jest w stanie dokonać naprawy. Jeśli tak się zdarzy, ślady naprawy będą widoczne. Mamy dwa dni na wykonanie badania technicznego, tak samo właściciel ma dwa dni do przedstawienia pojazdu do badań.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 86 wraz z poprawką? Nie ma. przyjęliśmy art. 86. Przechodzimy do art. 86a. Tutaj będzie cały alfabet. Czy są uwagi do art. 86a? Biuro Legislacyjne, proszę bardzo.

Legislator Jakub Bennewicz:

Najpierw przedstawię zbiorczo kilka poprawek, które dotyczą tej samej kwestii, czyli wykreślenia zastrzeżenia. To dotyczy części wspólnej w ust. 1, w ust. 2 pkt 1 i 2, a także w ust. 3 pkt 1. Zapytam w pierwszej kolejności o możliwość wykreślenia tych zastrzeżeń, ale to nie są wszystkie poprawki.

Zastępca dyrektora w MI Tomasz Warchoł:

Proponujemy zachować te zastrzeżenia. Wyjaśnię, dlaczego. W odniesieniu do art. 86 ust. 1 nie chcemy, żeby przepis wprowadzał adresata w błąd. Badania techniczne przeprowadza się w okręgowej stacji kontroli pojazdów. Natomiast infrastruktura dyrektora TDT będzie miała odrębny status. Badania techniczne będą przeprowadzane przez dyrektora TDT. Mimo wady legislacyjnej, chcemy zasygnalizować bardzo wyraźnie, że adresat musi jeszcze sprawdzić, czy nie ma innego przepisu, który reguluje tę kwestię. A to jest prze-

pis mówiący, że dyrektor wykonuje dodatkowe badania techniczne pojazdu. Dlatego tutaj proponujemy zachować to zastrzeżenie, również pozostałe zastrzeżenia. Podobnie jak w przypadku przepisów, które już omawialiśmy, to jest długi i skomplikowany przepis kompetencyjny. Relacje czasami krzyżują się, np. pojazdów o dmc ponad 3,5t. W naszej ocenie trzeba te relacje bardzo precyzyjnie określać i przynajmniej wskazać, że są jeszcze inne przepisy, które trzeba wziąć pod uwagę podczas interpretacji. Dlatego postuluję, żeby zostawić te zastrzeżenia.

Legislator Krzysztof Karkowski:

Panie przewodniczący, mamy kolejną uwagę do art. 86a ust. 2 pkt 3. Proponujemy wyraz „wymagania" zastąpić wyrazami „szczegółowe wymagania", jak jest w przepisach w art. 86k ust. 1 pkt 1. Chodzi o ujednolicenie terminologii.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jesteśmy jak najbardziej za.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Na początku posiedzenia już mówiłem, ale przy omawiani tego artykułu warto wrócić do tej kwestii. Chodzi o tabliczki znamionowe. Panie dyrektorze, proszę powiedzieć, kto będzie to robił i nadzorował? Odpowiedź, którą pan przedłożył przed chwilą co do ilości, naprawdę nie może nas uspokajać. Nic pan na ten temat nie powiedział. Pytanie kluczowe: W jakim trybie będzie pan zawierał te umowy? Jest ponad 5 tys. stacji w kraju, a pan zechce zadysponować około 300. Tak to wygląda. To jest bardzo ważna kwestia. Kto i gdzie będzie zajmował się tymi tabliczkami? To jest bardzo ważne pytanie, które wcześniej zostało sformułowane. Osobiście nie mam z tym problemu, bardzo wyraźnie chcę to powiedzieć, mam duże zaufanie do przeplatania się kapitału prywatnego i publicznego, ale wiem, że zaplecze polityczne w Sejmie, ale również rząd ma ograniczone zaufanie, jeśli chodzi o partnerstwo publiczno-prywatne, mówiąc ogólnie. Prosimy o bardziej przekonujące odpowiedzi, żebyśmy byli spokojni, co do skuteczności działania i przyszłości tych stacji. Naprawdę jawi się podejrzenie, że ci, których pan wybierze i podpiszą umowy, będą mieli łatwiejsze życie. Nie chcę kontynuować tego wątku, wiemy – dlaczego. Dziękuję.

Dyrektor TDT Jan Urbanowicz:

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, odpowiem w ten sposób, że w Polsce problemem jest nabijanie tabliczek i numerów na pojazdach, które są obecnie dokonywane w stacjach kontroli pojazdów. Ostatnio podczas różnych dyskusjach nad tą ustawą czytałem w „Gazecie Prawnej" wypowiedź jednego z diagnostów, który powiedział, że nie opłaca się wykonywać tego na stacjach kontroli pojazdów, ponieważ jest dużo roboty, a mało pieniędzy. Mogę państwu dostarczyć ten artykuł. Obecnie decyzje wydaje starosta i wskazuje konkretną stację, do której właściciel pojazdu ma przyjechać. Tam będzie nabity numer albo zamieszczona tabliczka na pojeździe. Ustawa i przepisy wykonawcze są tak sformułowane, że decyzje o nadaniu numeru dla pojazdu i nowej tabliczki będzie wystawiał dyrektor, a diagnosta zatrudniony w SKP będzie zamieszczał tabliczkę lub nabijał numery. Nie obawiam się, obecnie mamy już zatrudnionych 10 diagnostów, którzy wykonują czynności, do których jest upoważniony dyrektor, czyli do sprawdzania warunków lokalowych wyposażenia i przeprowadzenia kontroli na zasadach porozumienia ze starostwami. Zatrudnieni diagności nie będą sami nabijali, ale będzie dwuosobowy zespół, który będzie przez cały czas wykonywał te czynności. W związku z tym będzie pełna kontrola i transparentność. Chcę również powiedzieć, że cały system, jeśli chodzi o wydawanie decyzji, poświadczenie i sprawdzenie stacji kontroli pojazdów, dotyczący wyposażenia i warunków lokalowych, jest certyfikowany przez Polskie Centrum Akredytacji na zgodność z normą 1720. Będzie pełna transparentność. Osoby będą audytowane, również będzie cały zespół kontrolujący, który będzie to wykonywał.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 86a?

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Mam jeszcze jedno pytanie, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Najpierw Biuro Legislacyjne.

Legislator Jakub Bennewicz:

Została jeszcze propozycja poprawki do ust. 7, w którym proponujemy wykreślenie wyrazów „oraz ponowne badania techniczne, o których mowa w art. 86 ust. 1 i 2". Wynika to z faktu, że ten fragment powtarza przepisy, do których się tutaj odsyła. Podobnie art. 86a ust. 4 pkt 3, co prowadziłoby do tego, że trzeci raz pisalibyśmy dokładnie o tym samym. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jesteśmy za wprowadzeniem poprawki.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze. Pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście, w ust. 10 jest mowa o systemie teleinformatycznym, który zawiera rejestr stacji kontroli pojazdów. Chcę tylko zwrócić uwagę na fakt, iż podobne zapisy już się znajdują. Wcześniej o nich dyskutowaliśmy w kontekście wykorzystania rejestru CEPiK. W tym miejscu chcę wnieść do ministerstwa o rozważenie wykorzystania systemu CEPiK w celu rejestracji. Nie ma potrzeby wydawać środków publicznych na mnożenie rejestrów, które mają dokładnie tę samą zawartość. Dziękuję

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę państwa, będziemy trochę skracać dyskusję. Proponuję głos za, głos przeciw. Wydaje się mi, że to będzie sensowniejsze niż dyskutowanie w całości. Będą jeszcze poprawki zgłoszone przez poszczególne kluby w drugim procesie legislacyjnym. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 86a? Nie słyszę. Przyjęliśmy.

Teraz przechodzimy do art. 86b. Biuro Legislacyjne.

Legislator Jakub Bennewicz:

Mamy trzy kwestie. Po pierwsze, niepokoi brak precyzji w ust. 2 pkt 2, z którego wynika, że SKP mogą być również prowadzone przez inne podmioty nie będące przedsiębiorcami. Nie wiadomo, jakie to podmioty i na jakich warunkach mogłyby prowadzić stacje, skoro nie muszą zostać wpisane do rejestru, tym bardziej że przepisy są szczegółowe, a w przypadku tych podmiotów już nie. To jest pierwsza kwestia.

W ust. 3 proponujemy po wyrazach „kierownika podmiotu" dodać wyrazy „oraz przepisy". To jest poprawka czysto porządkowa. W ust. 5 pkt 3 proponujemy zmienić redakcję tego przepisu ze względów czysto redakcyjnych. Przepis brzmiałby: „będąc osobą fizyczną prowadzącą działalność gospodarczą lub członkiem organów osoby prawnej nie został prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej, przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów lub umyślne przestępstwo skarbowe". Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jeśli chodzi o poprawki legislacyjne, jestem za, ale chcemy chwilę porozmawiać o ust. 2 pkt 2.

Zastępca dyrektora w MI Tomasz Warchoł:

Chcę uspokoić, że te podmioty będą mogły działać na innych zasadach niż przedsiębiorcy. W ust. 3 znajduje się wyliczenie przepisów, które znajdą zastosowanie do podmiotów innych niż przedsiębiorcy, którzy zamierzają prowadzić stacje kontroli pojazdów. Jeśli chodzi o obowiązek rejestracji, sprawdzenia takiej stacji, wszystko jest analogiczne, jak w przypadku przedsiębiorców prowadzących SKP. Zrezygnowaliśmy z konkretnego precyzowania formy prawnej, na jakiej działają podmioty, nie będące przedsiębiorcami, z uwagi na to, że pojawiały się bardzo różne formy prawne tego rodzaju działalności, np. ośrodki techniki, szkoły, i bardzo trudno było to doprecyzować. Chyba nie ma takiej

potrzeby, bo kluczowe jest to, że podmioty, niezależnie od formy prawnej, w której działają, spełniały wymagania, czyli posiadały odpowiednio wyposażoną stację, diagnostów. Te warunki będą spełnione przez te podmioty poprzez stosowanie przepisów o działalności regulowanej dotyczących przedsiębiorców prowadzących SKP.

Dyrektor w PISKP Marcin Barankiewicz:

Chcę odnieść się do ust. 9 tego artykułu. Strona społeczna wnosi o jego wykreślenie, ponieważ niepotrzebnie będzie tworzona bariera. W obecnym stanie prawnym jest tak, że jeśli dochodzi do podziału lub przekształcenia przedsiębiorcy na podstawie Kodeksu spółek handlowych, nowo powstały podmiot dziedziczy na drodze sukcesji uniwersalnej wszystkie prawa i obowiązki, włącznie z decyzją poświadczającą zgodność wyposażenia warunków lokalowych. Nie ma z tym żadnego problemu, ponieważ kupuje się część firmy ze wszystkimi urządzeniami. Nowemu przedsiębiorcy chodzi o to, żeby jak najszybciej uruchomić badania techniczne w tym obiekcie. Zgodnie z tym przepisem, po przekształceniu i podziale trzeba będzie w terminie 30 dni wystąpić o wydanie nowej decyzji administracyjnej przy niezmienionym stanie faktycznym. Nie ma obaw, że coś pójdzie nie tak, ponieważ TDT będzie przynajmniej raz w roku kontrolował stacje, a przedsiębiorca musi złożyć oświadczenie, że spełnia wszystkie warunki. W związku z tym mamy pytanie: Po co zmieniać stan prawny, który obecnie funkcjonuje i nie rodzi żadnych problemów, na taki, że przy przekształceniu na gruncie Kodeksu spółek handlowych konieczne będzie wydanie nowego poświadczenia przy niezmienionym stanie faktycznym dla stacji?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Przełożymy te kwestie na następny proces legislacyjny, bo nie ma złożonej poprawki. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 86b? Nie słyszę. Przyjęliśmy art. 86b.

Przechodzimy do art. 86c. Biuro Legislacyjne.

Legislator Jakub Bennewicz:

Proponujemy nadać nowe brzmienie ust. 1 w tym przepisie: „Dyrektor Dozoru Technicznego prowadzi i aktualizuje rejestr przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów”. To jest ujednolicenie brzmienia do przepisów, które są skonstruowane w podobny sposób, nie na zasadzie: organem właściwym jest, ale kto wykonuje określone czynności.

Druga kwestia dotyczy ust. 4. Określa on maksymalną wysokość opłaty, o której mowa w ust. 3 pkt 1, ale nie w stosunku do opłaty ewidencyjnej. To jest pokłosie tej samej uwagi, którą wcześniej zgłaszaliśmy.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jeśli chodzi o pierwszą poprawkę jesteśmy za, a odnośnie do drugiej, proszę chwilę poczekać.

Zastępca dyrektora w MI Tomasz Warchoł:

Tutaj jest kwestia wyjaśnienia, czy maksymalna wysokości opłaty jest określona w przepisach, za które odpowiada minister cyfryzacji. Poproszę o wsparcie przedstawicieli Ministerstwa Cyfryzacji. Może najpierw wyjaśnijmy tę kwestię. To jest kolejny rodzaj opłaty ewidencyjnej, która będzie przekazywana na fundusz CEPiK.

Radca ministra w MC Wiktor Grudzień:

Jeśli doberze widzę, nie jest to opłata ewidencyjna.

Zastępca dyrektora w MI Tomasz Warchoł:

Obecnie mamy złotówkę opłaty ewidencyjnej za badanie, natomiast wprowadziliśmy opłatę ewidencyjną również na wniosek Ministerstwa Cyfryzacji. Pytanie przedstawicieli Biura Legislacyjnego dotyczyło górnego limitu. Odnośnie do zasadności uiszczania trzeba pozostawić zapis, gdyż to są dane, które będą przekazywane do CEPiK-u, więc w każdym przypadku pobierana jest ta opłata. Tutaj stosuje się przepisy dotyczące CEPiK-u.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy ktoś ma pytanie do art. 86c? Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Szanowni państwo, mówimy o kolejnym rejestrze. Z tego przepisu nie wynika, że jest to rejestr CEPiK. Przypominam, że trzeci raz odzywam się, kiedy w ustawie jest mowa o rejestrze…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Ale uzgodniliśmy, że temat będzie rozpatrzony w drugim czytaniu. Minister powiedział wyraźnie…

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, mówiliśmy o poprzednich sytuacjach, natomiast tutaj mamy rejestr i dodatkową opłatę ewidencyjną. Przedsiębiorcy ponoszą wysokie koszty związane z rozpoczęciem działalności, rejestrują się w jednym rejestrze, teraz jest następny rejestr, który będzie wymagał innej opłaty. Uważam, że to przekracza wartość krytyczną, jeśli chodzi o zdrowy rozsądek. Bardzo proszę ministerstwo o wyjaśnienie, po co jest ta opłata, dlaczego przedsiębiorcy mają ją ponosić. Czy to dotyczy rejestru CEPiK? Jeżeli tak, dlaczego przedsiębiorcy mają ponosić kolejne opłaty, skoro na funduszu CEPiK znajdują się niewykorzystane setki milionów złotych i co roku widzimy w budżecie, że są niewykorzystywane. Po co do pełnego wiadra dolewać jeszcze wody? Nie ma racjonalnej przesłanki, żeby pobierać kolejne opłaty.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie pośle, przedstawiciel Ministerstwa Cyfryzacji chce wyjaśnić tę sprawę, więc udzielam mu głosu.

Radca ministra w MC Wiktor Grudzień:

Proszę państwa, opłata ewidencyjna będzie przekazywana w kwocie, która zostanie sprecyzowana w rozporządzeniu w sprawie wysokości opłaty ewidencyjnej przekazywanej do CEPiK. Będzie pobierana i ustalana dopiero od 1 stycznia 2020 r. Dopiero od tego dnia będziemy gromadzić dane w CEPiK w tym zakresie. Czyli do 31 grudnia 2019 r. przedsiębiorcy za te wpisy nie będą ponosić opłat ewidencyjnych. Wtedy dopiero zostanie zmienione rozporządzenie, o którym wspomniałem i opłata zostanie ustalona przykładowo na poziomie 1 zł.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Mam pytanie doprecyzowujące, panie przewodniczący, bo jednak chcę wiedzieć, skąd wiadomo, że rejestr teleinformatyczny to jest CEPiK, a nie nowy rejestr, który ma tworzyć TDT? Bardzo proszę o wyjaśnienie, bo tutaj nie widzę takiego zapisu. Obawiam się, że w wyniku tego przepisu zostaną zmarnowane środki publiczne na utworzenie kolejnego rejestru. Bardzo proszę o kolejną wskazówkę.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Panie przewodniczący, proponuję powrócić do tematu w drugim czytaniu. Wyjaśnimy to z Ministerstwem Cyfryzacji, bo jest z tym trochę zamieszania i nie wiadomo, czy to jest opłata ewidencyjna, czy rejestracyjna. Zostawmy w takim porządku. Zrobimy notatkę i wyjaśnimy.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Umówiliśmy się, że wszystkie tematy rejestrowe będą dyskutowane w drugim czytaniu, bo mamy z tym problem.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, to jest zasadnicza sprawa. Rozumiem, że ministerstwo nie zna odpowiedzi, ale powiedzmy sobie otwarcie, że w drugim czytaniu będzie za późno. W imieniu Nowoczesnej chcę powiedzieć, że stanowczo sprzeciwiamy się wprowadzeniu kolejnej opłaty, która miałaby zasilić fundusz CEPiK. Tam leżą setki milionów złotych niewykorzystanych środków. Nie wiem, po co przedsiębiorcy mają ponosić kolejną opłatę, skoro środki już istnieją? Opłata zapasowa? Rozumiem, że możemy złożyć poprawkę w drugim czytaniu, ale chcemy wiedzieć, czy to jest merytorycznie uzasadnione?

Radca ministra w MC Wiktor Grudzień:

Proszę rozróżnić, że w ust. 3 mamy de facto sformułowane dwie opłaty. Jedna jest rejestracyjna, stanowiąca przychód TDT. Opłata w ust. 4 została sprecyzowana tak, że nie może przekroczyć 200 zł. A opłata ewidencyjna to są środki, które rzeczywiście trafiają do funduszu CEPiK. To jest opłata skonstruowana na podstawie innych przepisów funkcjonujących w zakresie wszelkich czynności wykonywanych w ramach wpisów do CEPiK. Ten mechanizm tak naprawdę funkcjonuje przy wprowadzaniu wszelkiego innego rodzaju danych do CEPiK-u. To zostało uwzględnione w pkt 17 art. 1, gdzie w art. 80d ust. 4 dodano art. 86c ust. 3 pkt 2. Opłata rejestracyjna jest czymś innym niż ewidencyjna. Opłata ewidencyjna nie będzie wynosiła 200 zł. Jej wysokość zostanie jeszcze sprecyzowana.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Wspólnie ustaliliśmy, panie pośle, że opłata, którą dzisiaj pobiera starosta, wynosi 412 zł. My ją zmniejszmy maksymalnie do 200 zł.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Jeszcze proszę o wyjaśnienie, czy to jest na pewno CEPiK?

Dyrektor TDT Jan Urbanowicz:

Nie, to nie jest CEPiK.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Rozumiem, że powstanie nowy system? Pomimo, że istnieje CEPiK, powstanie nowy rejestr, zawierający informacje, które wynikają z tego przepisu. Czy tak mam to rozumieć?

Dyrektor TDT Jan Urbanowicz:

Obecnie już istnieją przepisy, że należy wykonać wpis. Teraz taki wpis wykonuje starosta, który pobiera 412 zł. Jeżeli TDT ma przejąć obowiązki od starosty, również taki wpis będzie musiał być dokonany. Musi być przeprowadzona analiza zebranych dokumentów i powinniśmy mieć taki rejestr. W związku z tym opłata jest zmniejszona maksymalnie do 200 zł. Zostanie ona określona w rozporządzeniu. Natomiast maksymalnie nie może przekroczyć 200 zł.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Tak, ale moje pytanie dotyczyło innej kwestii, gdyż opłatę mamy już wyjaśnioną. Czy w wyniku przyjęcia tego przepisu powstanie nowy rejestr, nowy system teleinformatyczny, z nową infrastrukturą, za którą trzeba będzie zapłacić, zaprojektować itd.? O to mi chodzi. Cały czas rozmawiamy w kontekście tego, że istnieje system CEPiK, który może pełnić rolę usługodawcy dla tego rejestru. To jest słownik, który może być wprowadzony. Po co wydawać środki publiczne na kolejne rejestry, mnożyć te same informacje, które już dzisiaj funkcjonują w nowych rejestrach? Przecież to jest marnowanie sił i środków. Stąd moje pytanie: Czy to jest nowy rejestr, czy będzie wykorzystany rejestr CEPiK? Dziękuję.

Dyrektor TDT Jan Urbanowicz:

To jest rejestr, który obecnie istnieje i jest prowadzony przez starostwa. Istnieje 380 takich rejestrów. Ten będzie jednym rejestrem, który zostanie publicznie udostępniony, aby każdy obywatel mógł trafić do najbliższej stacji kontroli pojazdów i wykonać badania. Na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej zostanie wskazana stacja, która będzie przeprowadzała badanie. W związku z tym, w naszej opinii jest to udogodnienie dla obywatela, który będzie mógł się dowiedzieć, na podstawie informacji ze stronie internetowej, gdzie jest najbliższa stacja kontroli pojazdów. Jeżeli umieścilibyśmy pełne informacje z adresem w CEPiK-u, musiałoby to być również udostępnione wszystkim obywatelom.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, nie uzyskałem odpowiedzi na pytanie, które zadałem trzy razy, w związku z tym, może pan minister spróbuje udzielić odpowiedzi.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jeśli dobrze zrozumiałem intencję dyrektora, przejmiemy rejestry od starostów i stworzymy z tego jeden rejestr.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 86c?

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Rozumiem, że środki publiczne zostaną wydane na stworzenie kolejnego rejestru, do którego zostaną wprowadzone informacje z rejestru starostów. Tak trzeba to rozumieć.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 86c? Nie słyszę. Przyjęliśmy. Przechodzimy do art. 86d. Biuro Legislacyjne, proszę bardzo.

Legislator Jakub Bennewicz:

Tutaj mamy zmianę redakcyjną i od razu powiem, że ona dotyczy zarówno art. 86d ust. 3 pkt 2, jak i później art. 86v ust. 7 pkt 2. Później nie będę jej zgłaszać. Proponujemy wykreślić wyrazy „i spełniam”, jednocześnie po wyrazie „drogowym” dodać „i spełniam je”. To jest zmiana czysto redakcyjna.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

To jest zamiana czysto redakcyjna i strona rządowa ją akceptuje. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 86d? Nie słyszę. Przechodzimy do art. 86e. Biuro Legislacyjne, proszę bardzo.

Legislator Jakub Bennewicz:

Uwaga dotyczy art. 86e ust. 4 pkt 4 oraz następnego artykułu, to jest ta sama uwaga, czyli art. 86f ust. 2 pkt 2. Po wyrazie „uzupełniającego” proponujemy dodać wyrazy „o którym mowa w art. 86g ust. 2”. To jest uwaga doprecyzowująca. Kolejna uwaga dotyczy dodawanego art. 86e ust. 5. Proponujemy wykreślić wyrazy „zgodną z wzorem określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 86k ust. 1 pkt 4 lit. c”. To jest fragment informacyjny, gdyż wzór będzie określony w przepisach, zatem nic on nie wnosi. Jednocześnie w innych przypadkach, gdy niektóre kwestie są doprecyzowane w akcie wykonawczym, nie odsyłamy do tego aktu. Ta uwaga ma również charakter ujednolicający.

Zastępca dyrektora w MI Tomasz Warchoł:

W odniesieniu do wykreślenia sformułowania dotyczącego zgodności pieczątki ze wzorem, to jest walor informacyjny. Natomiast bardzo nam zależy, żeby zaakcentować w tym przepisie, że przedsiębiorca prowadzący SKP musi posługiwać się pieczątką określonego wzoru. Oczywiście, przepis rozporządzenia powie, że minister ustala wzory, natomiast zgodność ze wzorem jest kluczowa z punktu widzenia bezpieczeństwa obrotu posługiwania się pieczątką. Mimo że to jest odstępstwo od techniki, które zastosowaliśmy w tym przypadku, proponujemy zachować to odniesienie do wzoru.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 86e wraz z poprawką? Nie ma. Przyjęliśmy. Przechodzimy do art. 86f. Proszę bardzo.

Legislator Jakub Bennewicz:

Najpierw powiem o kwestii, o której już wspomniałem, czyli to samo odesłanie co do art. 86g ust. 2, tym razem w ust. 2 pkt 2. Ale to już było poprzednio zaakceptowane. To wszystko.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Czy jest akceptacja? Dziękuję. Przechodzimy do art. 86g. Biuro Legislacyjne.

Legislator Krzysztof Karkowski:

W ust. 8 proponujemy, podobnie jak w poprzednich przypadkach, wyraz „wymagań” zastąpić wyrazami „szczegółowych wymagań”, aby odesłania były właściwe pod względem spójności pojęć. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Strona rządowa?

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jak najbardziej jesteśmy za wspomnianą poprawką.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Mam pytanie do pana ministra i pana dyrektora. Mamy dwa rodzaje stacji – podstawowe i okręgowe. Standardy wyposażenia przy odbiorze potwierdza i certyfikuje TDT. Proszę powiedzieć, do czego zmierzacie tymi zapisami? Przedsiębiorca musi uzyskać nowy wpis w przypadku „stanu faktycznego w zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego lub warunków lokalowych" itd. O co tutaj chodzi? Jeszcze raz powiem, otwierając stację kontroli pojazdów TDT musi skontrolować, odebrać, certyfikować. Co to znaczy „przy każdej zmianie"? Czy jeżeli zmienia sprzęt na wyższej generacji, również ma zgłaszać? Przecież chodzi o wykonywanie określonych zadań, realizowanie celów, ale oczywiście przy pomocy narzędzi, które państwo sprawdzają. Trudno dziwić się przedsiębiorcom, że reagują alergicznie na te propozycje. Proszę o dodatkowe wyjaśnienia.

Dyrektor TDT Jan Urbanowicz:

Panie przewodniczący, czy chodzi o ust. 2? Ale w ust. 2 jest wyraźnie zapisane, że nie wymaga się nowego wpisu do rejestru, jeżeli zmieniane są warunki lokalowe. Natomiast dalej sytuacja jest taka…

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pan mówi o nowym wpisie.

Dyrektor TDT Jan Urbanowicz:

W nowym wpisie przedsiębiorca musi uzyskać decyzję poświadczającą, że warunki lokalowe i wyposażenie na stacji kontroli pojazdów spełniają wymagania. Natomiast później, podczas eksploatacji, jeżeli przedsiębiorca prowadzi SKP i zmienia się tylko wyposażenie urządzeń, są tak zwane badania uzupełniające. W tej chwili trzeba zwrócić uwagę na jeden zapis, który jest ukłonem dla przedsiębiorców, bo takie decyzje były ważne raz na pięć lat. Obecnie tylko na samym początku wydaje się taką decyzję i jeżeli nie ma zmian, które powodują wydanie nowej decyzji, jest ona ważna do momentu zakończenia pracy przedsiębiorcy na SKP. W międzyczasie, jeśli zmienią się warunki wyposażenia, powinny być one skontrolowane przez TDT. Powtórzę, że obecnie to jest wykonywane tylko dlatego, żeby stwierdzić, czy urządzenia spełniają wymagania. Wielokrotnie była sytuacja, że przyjeżdżaliśmy na stację kontroli pojazdów i właściciel tłumaczył, że nie ma danego urządzenia, bo został przekazany do naprawy albo kupuje inne. Wtedy poświadczenie ma wynik negatywny. Z myślą o przedsiębiorcach został wprowadzony zapis tylko o tzw. częściowych badaniach. To nie jest utrudnienie. Obecnie istnieje taka sytuacja, natomiast, jak powiedziałem, nie będziemy już wykonywali badań raz na pięć lat, które robiliśmy dotychczas.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy są jeszcze uwagi do art. 86g? Proszę bardzo.

Prezes OSDS Waldemar Witek:

Panie przewodniczący, państwo posłowie, przepraszam, że próbuję zabrać głos, ale było dużo czasu na procedowanie tej ustawy. Wszystkie artykuły 86 mówią o stacjach kontroli pojazdów, natomiast jakie jest umocowanie prawne dzierżawionych SKP? Poświadczenie jest wydawane dla przedsiębiorcy, więc stacja traci certyfikat, jeśli będzie dzierżawiona. Czy będzie prowadzony rejestr stacji, które będą w posiadaniu TDT? Czy TDT będzie wnosił opłatę za wpisanie do rejestru? Pytań do artykułów 86 jest bardzo dużo. Chcę się dowiedzieć o status dzierżawionych stacji przez TDT. W jakim stanie prawnym będą wykonywały badania techniczne? Czy dzierżawione stacje będą na nowo odbierane i będzie wydawane nowe poświadczenie dla dyrektora? Czy stacje będą wpisywane w rejestr? Czy będzie pobierana opłata od wpisu? Dziękuję.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Poproszę o wyjaśnienie wątpliwości interpretacyjnej. Jeżeli przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów złoży nowy wniosek, rozszerzając okres badań, czy od momentu złożenia wniosków będzie mógł wykonywać badania na dotychczasowych zasadach, czy musi przerwać działalność na okres siedmiu, czternastu dni, który jest zawarty w poprzednim artykule?

Dyrektor TDT Jan Urbanowicz:

Jeśli wniosek został złożony, dopiero po wydaniu decyzji poświadczającej, czy przedsiębiorca spełnia wymagania dotyczące warunków lokalowych i wyposażenia. To przedsiębiorca może wykonać trochę wcześniej, już po osiągnięciu wymagań, które dotyczą wyposażenia i warunków lokalowych dla stacji okręgowych. W związku z tym może to być równolegle, gdy otrzyma urządzenia, które spełniają wymagania i będzie można przeprowadzić czynności sprawdzające. Mam nadzieję, że będziemy wykonywali czynności bardzo szybko i od ręki, bez zbędnej zwłoki, jak obecnie jest to robione i przedsiębiorca będzie mógł prowadzić stację podstawową, a w momencie otrzymania wniosku będzie mógł wykonywać czynności dla stacji okręgowych. W tym okresie jego działalność nie będzie w ogóle wstrzymana.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Czyli nadal będzie mógł prowadzić działalność w dotychczasowym zakresie do momentu wydania nowego zaświadczenia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Czy są jeszcze uwagi do art. 86g? Nie ma. Przyjęliśmy art. 86g.

Przechodzimy do art. 86h. Biuro Legislacyjne.

Legislator Jakub Bennewicz:

W ust. 1 pkt 2 lit. e proponujemy wyrazy „o którym mowa w ust. 9” zastąpić wyrazami „o którym mowa w art. 86b ust. 9”. Sądzimy, że tutaj było błędne odesłanie.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jesteśmy jak najbardziej za.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy są pytania? Nie ma. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 86h? Nie ma. Przechodzimy do art. 86i. Czy są uwagi? Panowie mecenasi? Nie ma.

Przechodzimy do art. 86j. Proszę bardzo.

Legislator Krzysztof Karkowski:

Jeśli chodzi o art. 86j, proponujemy w ust. 15 po wyrazach „art. 54” dodać wyrazy „tej ustawy”. Chodzi o doprecyzowanie odesłania, żeby było wiadomo, o który artykuł chodzi.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy to jest jedyna uwaga? Dobrze. Strona rządowa?

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jesteśmy za wniesioną poprawką przez Biuro Legislacyjne.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze. Przechodzimy do art. 86…

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, mam jeszcze jedno pytanie do art. 86j. Czy mogę je zadać? Chodzi o ust. 3. Była już podnoszona sprawa, iż czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać pracownicy komórki nadzorczej TDT, którzy posiadają średnie wykształcenie i odpowiednie szkolenie. Dlaczego państwo nie zaproponowali wykształcenia średniego technicznego, które byłoby odpowiednie z natury rzeczy? Jest wykształcenie średnie, czyli taką osobą może być przykładowo kucharz lub krawiec, którzy przeszli odpowiednie szkolenia. Natomiast samo szkolenie nie daje podstawy wiedzy technicznej, jak średnie wykształcenie w szkolnictwie. Bardzo proszę o informacje, czy państwo są skłonni to uzupełnić.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dobrze, że pan poseł po tylu godzinach wychwytuje takie sprawy. Oczywiście, poruszaliśmy już te kwestie, tym bardziej że pan minister już się do nich odnosił, oceniając działanie stacji podległych obecnie starostwom, że pracują w nich osoby z różnym wykształceniem. Ten zapis wskazuje, że będziecie zatrudniać różne osoby w jednostce, która ma nadzorować. Jeżeli prawdą jest, że sami pisaliście ustawę, zapewne macie już przygotowanych ludzi z wykształceniem średnim – kucharzy, piekarzy itd. Dlaczego tutaj umieszczacie takie zapisy? To jest naprawdę bardzo ważne pytanie, tym bardziej że zaraz dojdziemy w projekcie do wymogów stawianych diagnostom, którzy mają pracować w stacjach i od nich wymagacie więcej niż od nadzorujących. Co to oznacza? Ten, który jest gorzej przygotowany ma skutecznie skontrolować tego, który jest słabszy. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

W czynnościach kontrolnych biorą udział różni specjaliści, między innymi ekonomiści, którzy będą rozliczać te działania. Tutaj chodzi o niepodnoszenie kwalifikacji. Natomiast, jak powiedziałem, czynności kontrolne będą prowadzone przez specjalistów z wyższym wykształceniem, ale być może trzeba to lepiej zapisać.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy są jeszcze jakieś pytania? Nie ma. Możemy przyjąć art. 86j. Teraz przechodzimy do art. 86k. Czy są uwagi? Proszę bardzo.

Dyrektor generalny w OZPTD Andrzej Bogdanowicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, w art. 86k ust. 2 jest napisane: „wydając rozporządzenie, o którym mowa, minister uwzględnia”. To są wytyczne. Te wytyczne wydają się być kompletne, jeżeli chodzi o podmioty, które uzyskują środki z tytułu opłat, natomiast nie odnoszą się do tych, które ponoszą koszty. Nie ma podstawowej wytycznej, że przedsiębiorca także ponosi koszty z tytułu pobierania opłat i odprowadzania ich do dyrektora TDT. Wcześniej, kiedy wprowadzano opłatę ewidencyjną, wnioskowaliśmy do MSWiA, później do Ministerstwa Cyfryzacji, że zbieranie złotówek i ich odprowadzanie także kosztuje. Tutaj będzie rezygnowanie z kolejnych złotówek i również ich odprowadzanie. Do tej czynności jest potrzebna osoba zatrudniona na pół etatu, a na dużych stacjach może na etat. To jest konkretny koszt i powinien być uwzględniony przy określaniu opłaty.

Dyrektor TDT Jan Urbanowicz:

Koszty nie będą wielkie. Generalnie rzecz biorąc, nie będzie tak, że każdy wpływ do przedsiębiorcy będzie musiał być automatycznie przekazany. To można zrobić jednym przelewem i tutaj koszty w obecnej chwili nie są tak wysokie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Czy do art. 86k są uwagi?

Dyrektor w PISKP Marcin Barankiewicz:

Chcę jeszcze powiedzieć, że trzeba zrobić sprawozdanie i policzyć pieniądze. Jak powiedział mój przedmówca, będą koszty po stronie przedsiębiorcy, natomiast nie ma mowy, żeby to uwzględnić.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Bardzo proszę stronę społeczną o przygotowanie i zaproponowanie rozwiązania. Absolutnie nie jest tak, że przelewy są darmowe. Trzeba zatrudnić kogoś z kompetencjami, ktoś musi policzyć, wykonać konkretne czynności. Proszę o zaproponowanie rozwiązania i przekazania na przykład do mnie, wspólnie to przeanalizujemy.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Czy do art. 86k są jeszcze jakieś uwagi? Nie ma. Przyjęliśmy art. 86k.

Przechodzimy do art. 86l. Proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam, ale mam pytanie do przedstawicieli Biura Legislacyjnego. Chcę zapytać, bo nie jestem prawnikiem. Czy tutaj jest konieczny przepis, że nie wolno przyjmować łapówek? Do tego sprowadza się ten zapis. Chcę jeszcze powiedzieć jedno zdanie, że bardzo popieram wniosek odnoszący się do poprzedniego artykułu. Panie ministrze, ustawa dotyczy przedsiębiorców, a nie TDT. Pomyślcie także o przedsiębiorcach, pisząc te regulacje. Dziękuję.

Legislator Krzysztof Karkowski:

Jedna z poprawek, którą dzisiaj zaproponowaliśmy, polega na propozycji skreślenia art. 86l. W ocenie Biura Legislacyjnego jest to niezgodne z zasadami techniki prawodawczej, ponieważ ten przepis ma charakter informacyjny i de facto nie ma żadnej wartości normatywnej oprócz przypomnienia kilku oczywistych spraw. Dlatego zgłaszamy uwagę pod rozwagę Wysokiej Komisji.

Dyrektor w PISKP Marcin Barankiewicz:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, zapis art. 86l został umieszczony w ustawie na wyraźną prośbę strony społecznej, żeby skończyć z patologiami, które mają miejsce w dziedzinie badań technicznych. Są oferowane korzyści majątkowe lub osobiste związane z badaniem technicznym. Zdarzają się przypadki, że w trakcie badania pojazdu z instalacją gazową jest dodawany bon na 50 zł na tankowanie gazu na konkretnych stacjach paliw lub innego rodzaju gadżety, które nie są związane z badaniem technicznym. Dlatego uważamy, iż powinny być takie zapisy, aby przypominały przedsiębiorcom, że powinni konkurować jakością badań i wykonanej obsługi, a nie prezentami, które dodają do badania technicznego. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Przykro jest umieszczać podobne przepisy w ustawie, ale skoro strona społeczna domagała się takiego zapisu, dlatego znalazł się on w ustawie.

Legislator Krzysztof Karkowski:

To jest bardzo duży błąd. Na pewno będzie to podnoszone w Senacie. To jest przepis o charakterze typowo informacyjnym, który nie ma wartości normatywnej, dlatego jest zbędny. To jest część, którą można zawrzeć w komentarzu lub uzasadnieniu, natomiast nie nadaje się na wartość normatywną. Poza tym tego rodzaju przepisy będą powodowały wątpliwości prawne, dlaczego w innych ustawach nie ma przepisów, które zabraniają podobnych rzeczy? Jeżeli przyjmiemy, że takie przepisy są potrzebne, powinny być wprowadzone w wielu innych ustawach. Biuro Legislacyjne dba o przestrzeganie zasad techniki prawodawczej konkretnych ustaw, żeby system prawa był spójny i przejrzysty, Dlatego uważamy, że należy rozważyć skreślenie tego przepisu. Wydaje się nam, iż w Senacie na pewno ta kwestia będzie podnoszona przez Biuro Legislacyjne.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Miałem przekonanie, ale poprosiłem przedstawicieli Biura Legislacyjnego. Oczywiści, kieruję słowa do strony społecznej, czy taki zapis jest nieskuteczny? Do tego zapisu trzeba określić sankcje. Co z tego, że nie wolno? Każdy może składać prezenty. Jeśli zechcę obdarować przewodniczącego, mam do tego prawo. A mówiąc poważnie, ten zapis nie jest skuteczny. Nie mam żadnej wątpliwości, że trzeba go usunąć. Ważniejsze są argumenty, które przedłożył przedstawiciel Biura Legislacyjnego.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jeśli można, jeszcze pan dyrektor Warchoł chce zabrać głos w tej sprawie.

Zastępca dyrektora w MI Tomasz Warchoł:

Rzeczywiście, z punktu widzenia Departamentu Prawnego ministerstwa mieliśmy zastrzeżenia co do brzmienia tego przepisu. Natomiast nie zgadzam się, że nie wywoła żadnych skutków prawnych. Ze względu na fakt, że jest to zakaz sformułowany względem przedsiębiorcy, prowadzącego działalność regulowaną, naruszenie tego zakazu, z punktu widzenia warunków prowadzenia działalności gospodarczej, będzie kwalifikowane jako naruszenie tych warunków. Tego rodzaju zakaz jest naruszeniem warunków prowadzenia działalno-

ści gospodarczej i z punku widzenia skutków prawnych, w naszej ocenie, byłby podstawą do wykreślenia przedsiębiorcy z rejestru działalności regulowanej.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan poseł Suchoń, proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Mam pytanie do przedstawicieli Biura Legislacyjnego: Jak można to zapisać inaczej? Rozumiem stanowisko strony społecznej, że forma zaburzania uczciwej konkurencji prowadzi do nierównowagi, zwłaszcza na regulowanym rynku, od strony organizacyjnej, ale również finansowej. Przypominam, że stawki są określone w ustawach nie bez przyczyny. Chodziło o uniknięcie niezdrowej konkurencji polegającej na zaniżaniu jakości usług w związku z niską ceną. Rozumiejąc intencję ustawodawcy, z którą się zgadzam, ceny są regulowane i nie powinny mieć wpływu na jakość badania. Można się zastanawiać, czy przypadkiem tego rodzaju praktyki, polegające na sztucznym obniżeniu ceny przez stosowanie mechanizmów doceniających pobyt w danej stacji, nie wpływają negatywnie na bezpieczeństwo w ruchu drogowym? Rozumiejąc intencję strony społecznej, kwestie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, kieruję pytanie do przedstawicieli Biura Legislacyjnego: Czy można postulat zapisać w sposób, aby był odpowiedni z punktu widzenia systemu prawnego? Dziękuję.

Legislator Krzysztof Karkowski:

Oczywiście można rozważać inne formy prawne. Rozumiem, że tutaj jest tylko kwestia art. 86l pkt 2, ponieważ pkt 1 to jest przepis o charakterze informacyjnym. W zakresie pkt 2 są inne formy, przepisy karne, administracyjne, można to sformułować w bardziej klarowny sposób, aby nie budził wątpliwości. Jak powiedział pan dyrektor, to byłaby podstawa do sankcji. Nie mówiłem, że to nie będzie miało skutków prawnych, ale że przepis jest bardzo wątpliwy pod względem legislacyjnym. Ewentualnie, można poczekać do drugiego czytania na przygotowanie poprawnie legislacyjnych rozwiązań. Natomiast one mogą być bardziej dotkliwe dla przedsiębiorców prowadzących SKP, ponieważ sankcja, o której mówił pan dyrektor, istnieje teoretycznie. W jaki sposób zostaną zgromadzone dowody na przeprowadzenie czynności niezgodnie z przepisem, to jest zupełnie inna sprawa. Wydaje się, że to może nie być takie łatwe i oczywiste, żeby zgromadzić dowody na łamanie pkt 2. W przypadku przepisów karnych i administracyjnych tego typu postępowania są doskonale znane w prawie, natomiast ich represyjność jest dużo większa.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Zatem dzisiaj zostawiamy art. 86l w obecnym brzmieniu. Natomiast, albo usuniemy albo dopracujemy lepszą jakość zapisu.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Panie przewodniczący, skontaktujemy się z przedstawicielami strony społecznej i zapytamy, czy zgodzą się na penalizację, o czym mówił pan przewodniczący. Jak rozumiem, sugestia przedstawicieli Biura Legislacyjnego zmierza w tym kierunku. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Zostawiamy art. 86l i przechodzimy do art. 86m. Czy są uwagi? Nie ma. Zatem nie ma również sprzeciwu co do jego przyjęcia.

Przechodzimy do art. 86n. Czy są uwagi? Nie ma.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

To jest zapis, o którym mówiliśmy, czyli wymagania dla diagnosty wykonującego badania w SKP są wyższe od wymagań dla diagnosty, który będzie przeprowadzał badania w imieniu nadzorującej jednostki. Uważamy, że to nie wróży dobrze skutecznemu nadzorowi. Można powiedzieć, że słabiej przygotowana osoba będzie kontrolowała pracownika, który jest profesjonalistą. Zatem można mieć wątpliwość, czy nadzór będzie skuteczny.

Dyrektor TDT Jan Urbanowicz:

Jeśli mogę wyjaśnić, chodzi o zespół, który będzie wykonywał nadzór nad SKP, czyli komórkę przeprowadzającą kontrole. Natomiast diagnosta, jak zostało zapisane w tym

artykule, również będzie pracował w TDT. Czyli wymagania są takie same, jak dla pozostałych diagnostów na wszystkich innych stacjach, a dodatkowo dochodzą szkolenia, które wynikały z systemu jakości wprowadzonego w TDT i wszystkich obostrzeń dotyczących czynności nadzoru. Również nadzór nad badaniami będą sprawowali pracownicy, którzy będą diagnostami. Będą mieli takie same uprawnienia, jak wszyscy diagności w SKP. Natomiast wymagania, o których mówiliśmy, będą dotyczyły osób zajmujących się obsługą dla ekip wykonujących kontrolę nad przeprowadzonymi badaniami. Ludzie ci będą prowadzili statystyki, analizy, dokumentację dla osób wykonujących badania lub kontrole na SKP oraz przedsiębiorców. Proszę o niemylenie pojęć dotyczących diagnostów, które były we wcześniejszych zapisach. Jeżeli diagnosta chce pracować w TDT, będzie musiał spełnić wszystkie wymagania, które zostały tutaj zapisane, plus dodatkowe, postawione przez dyrektora TDT, ze względu na wdrożone systemy jakości.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Nie słyszę sprzeciwu wobec przyjęcia art. 86n. Przechodzimy do art. 86o. Proszę bardzo.

Legislator Krzysztof Karkowski:

Jeżeli chodzi o art. 86o proponujemy w ust. 1 pkt 3 wykreślić wyrazy „dla kandydatów na diagnostów, zwany dalej «egzaminem kwalifikacyjnym»” ze względu na przeniesienie tego skrótu we wcześniejsze miejsce. W ust. 3 wyraz „ust. 2” należy zastąpić wyrazami „ust. 1 pkt 1”, aby dokonać precyzyjnego odesłania.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jesteśmy za wprowadzeniem tych poprawek.

Prezes OSDS Waldemar Witek:

Panie przewodniczący, państwo posłowie, chcę powiedzieć, że zapisy odnoszące się do diagnostów są jasne. Nie interesują nas pobożne życzenia pana dyrektora Urbanowicza. Zapis jest jasny i czytelny. Dopowiedzenie teraz, co autor miał na myśli, uważam, że jest bezsensowne. Następna sprawa, pracownicy TDT będą wykonywali badania w SKP. Nie ma żadnych wymagań wobec tych pracowników. Co więcej, nie ma żadnych wymagań odnośnie do wyposażenia na jakim mają oni pracować – czy ma być ono sprawne, czy nie. W przypadku diagnostów wszystko musi być zapisane. Nie rozumiem tego. Wszystkie wymagania odnośnie do diagnosty są opisane, nawet jaki ma być stosunek pokrewieństwa, natomiast w stosunku do pracowników TDT nie ma żadnych podobnych uwag. Dziękuję.

Dyrektor w PISKP Marcin Barankiewicz:

Mam uwagę do ust. 3, która wielokrotnie była zgłaszana stronie rządowej. Dlaczego tylko trzy miesiące praktyki na stacji kontroli pojazdów będzie można zaliczyć kadetowi na diagnostę, aby uzyskał uprawnienie? Pozostała cześć praktyki będzie musiała odbyć się na stacji naprawy lub obsługi pojazdów. Na stacji obsługi są różne stanowiska. Mechanik naprawia pojazdy, ale stacja obsługi to również serwis ogumienia, klimatyzacji oraz coraz bardziej popularny auto detailing. Uważamy, że w równym stopniu powinna być zaliczona praktyka w SKP, w której kandydat pod okiem diagnosty uczestniczy w czynnościach kontrolnych. Nie należy ograniczać możliwości praktyki do trzech miesięcy. Dlatego chcę, żeby to zostało poddane pod rozwagę, ponieważ SKP jest najlepszym miejscem, gdzie można się nauczyć, jak wykonywać badania techniczne. Dziękuję.

Dyrektor TDT Jan Urbanowicz:

Rzeczywiście, na te tematy długo rozmawialiśmy. Chodzi o to, żeby kandydat na diagnostę poznał dokładnie budowę pojazdu. Niestety, na SKP diagnosta nie ma prawa odkręcania żadnych elementów, tylko przy pomocy urządzeń, które są dostępne na SKP wykonuje analizę i sprawdza, czy pojazd jest sprawny. Jeśli chodzi o serwisy, to kandydat ma bezpośredni dostęp do pojazdu i może dowiedzieć się, z czego się składa, jak się naprawia i jakie elementy są najczęściej zużywane. Krótko po 2000 r. był przypadek, że dwie młode panie zdały celująco teoretyczny egzamin, natomiast podczas egzaminu praktycznego, gdy weszły pod samochód, nie wiedziały co, gdzie się znajduje. W związku

z tym kwalifikacje należy zdobyć w jednym i drugim miejscu, żeby mieć możliwość prawidłowej oceny zużycia elementów i wiedzieć, czy pojazd nadaje się do dalszej eksploatacji.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze. Czy do tego artykułu są jeszcze jakieś uwagi? Proszę bardzo.

Dyrektor w PISKP Marcin Barankiewicz:

Ad vocem do słów dyrektora Urbanowicza. Rozumiem, że chodzi o to, żeby kandydat dogłębnie poznał budowę i naprawę pojazdu, ale jeśli pracuje w serwisie ekspresowej wymiany oleju lub serwisie ogumienia, z całym szacunkiem, ale nie zdobędzie wiedzy na temat kompleksowej budowy i naprawy pojazdów. Stąd nasze wątpliwości. Na stacji kontroli pojazdów nie można nic zdemontować, ale diagnozuje się usterki. Jeżeli dana osoba pracuje pod okiem diagnosty przez rok, dwa lub trzy lata jest w stanie się nauczyć. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy jest sprzeciw do art. 86o? Nie ma. Przyjęliśmy. Teraz będzie art. 86p. Biuro Legislacyjne.

Legislator Krzysztof Karkowski:

Jeśli chodzi o art. 86p, to proponujemy nowe brzmienie w ust. 2: „Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje, zawiesza, przywraca i cofa świadectwo kompetencji diagnosty". Kolejna uwaga dotyczy ust. 12. Proponujemy, aby słowa „i", a także „oraz" zastąpić słowem „lub", żeby nie występowała koniunkcja, ale alternatywa.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Przychylamy się do wprowadzenia poprawki.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 86p? Nie ma. Dziękuję. Przechodzimy do art. 86q. Czy są uwagi?

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Mam pytanie. Co to za rejestr – system teleinformatyczny? Czy chodzi o CEPiK, czy to będzie nowy system?

Dyrektor TDT Jan Urbanowicz:

Obecnie taki rejestr prowadzi 380 starostw. Transportowy Dozór Techniczny ma rejestr diagnostów, którzy zdali egzamin w TDT. Natomiast to będzie ułatwienie dla przedsiębiorców, żeby mieli wykaz diagnostów, którzy są uprawnieni do wykonywania tych czynności. Taki rejestr będzie u nas, ponieważ jest on potrzebny również dla wykonywania wszystkich czynności związanych z przeprowadzaniem kontroli realizowanych badań, jak również sprawdzeń SKP. Obecnie mamy przypadki, że diagności pracują w kilku stacjach w różnych starostwach. Wymóg jest taki, że w SKP musi być zatrudnionych co najmniej dwóch diagnostów. On widnieje w wykazie, natomiast na stacji rzadko jest przestrzegany.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Muszę to skomentować. Panie ministrze, po co budować rejestry, które zawierają dokładnie takie same informacje, jak istniejące rejestry. Przypominam sobie, gdy państwo krytykowali poprzednie rządy, które chciały wydawać publiczne środki na niepotrzebne rejestry. To jest taka sama sytuacja, którą krytykowaliście. To jest kolejny niepotrzebny rejestr. Za setki milionów złotych został utworzony system CEPiK, a państwo chcą teraz tworzyć zawierające dokładnie te same informacje rejestry, które będą kosztowały kolejne miliony złotych. Na Boga, proszę się zatrzymać i przeanalizować. Apeluję, żeby wykorzystać istniejący rejestr. Nie ma sensu budować kolejnych rejestrów zawierających takie same informacje.

Dyrektor TDT Jan Urbanowicz:

Panie pośle, w tej chwili w CEPiK nie ma tego rejestru diagnostów, który jest prowadzony w starostwach. To jest jedna sprawa. Po drugie, nakładamy również obowiązek doskona-

lenia się diagnostów. W związku z tym bez wprowadzenia u nas takiego rejestru, niestety nie będzie można tego robić. Chcę również wyraźnie powiedzieć, że to nie jest rejestr, który będzie zlecany innym firmom do wykonania za grube pieniądze. To będzie rejestr, który wykonają pracownicy TDT. Takie rejestry, proszę mi wierzyć, nie są kosztowne.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 86q?

Przechodzimy do art. 86r. Proszę bardzo, pan na końcu sali, który trzyma rękę w górze. Pan Witek? Proszę bardzo.

Prezes OSDS Waldemar Witek:

Panie przewodniczący, narzucono na diagnostę różne obowiązki, łącznie z donoszeniem na właściciela. Niestety nie wiem, czy one uniezależniają decyzję diagnosty. Chcę jeszcze zwrócić uwagę, że przeniesienie kompetencji wydawania uprawnień dla diagnosty ze starostwa do TDT jest bardzo poważnym krokiem. Jeżeli dyrektor TDT zabierze uprawnienia, diagnosta ma prawo odwołać się jedynie do ministra. Jeżeli minister poprze decyzję dyrektora TDT, kończy się droga prawna dla takiej osoby, czyli traci uprawnienia. Jest to prosta droga do eliminowania diagnostów.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Tutaj są kolejne artykuły dotyczące diagnostów, o których mówił przedmówca, w kontekście nakładania obowiązków. Naprawdę, jeśli analizuje się artykuły po kolei, panie ministrze, panie dyrektorze, nie można oprzeć się wrażeniu, że znaleźliście niezły sposób zarabiania pieniędzy. Jeżeli rzeczywiście chce pan mieć wpływ na diagnostów, proszę się nimi zaopiekować, a pan wysyła na szkolenia, mówiąc, że niewiele kosztują. To jest nic innego, jak ustawa napisana w Transportowym Dozorze Technicznym, która stanowi świetny sposób zdobywania gotówki przez tę jednostkę. Przekraczacie dopuszczalne granice. O to się upominam.

Jeszcze jedna sprawa. W jednym z artykułów, nie mogę go teraz znaleźć, na początku jest zapis, który mówi o ponownym egzaminowaniu diagnostów. Panowie, robicie zamach na ich nabyte prawa. Oni mają uprawnienia, które są niezbywalne. Dlaczego to czynicie? Na dzień dobry mówicie: „jak nie będziesz karny, nie będziesz chodził w naszej stajni, to…". Tak nie można robić. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan dyrektor Urbanowicz, proszę.

Dyrektor TDT Jan Urbanowicz:

Chcę zwrócić uwagę, że niektóre przepisy, łącznie z tym, że diagnosta ma się szkolić, wynikają bezpośrednio z dyrektywy, podnoszenia kwalifikacji osób, które wykonują czynności diagnosty. Chcę wyraźnie powiedzieć, że TDT nie będzie organizował warsztatów, ale ośrodki szkolenia. W związku z tym diagnosta nie będzie szkolił się w TDT, ale w ośrodkach szkolenia. Rzeczywiście, ci którzy kształcą w ośrodkach szkolenia będą musieli w TDT raz na dwa lata odbyć dwudniowe przeszkolenie. To dotyczy osób zatrudnionych w ośrodkach szkolenia, które będą przekazywały swoją wiedzę diagnostom. Nie chcemy, aby było jak jest teraz, że na szkoleniach dla diagnostów mówi się o wszystkim, tylko nie o tym, co będzie obowiązywało na egzaminie i co jest ważne dla jego wiedzy.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Jak powiedziałem, są kolejne zapisy i artykuły. Muszę zacytować: „za uczestnictwo w seminariach, maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 3, nie może przekroczyć 250 zł". To są te sprawy. Mówię, jak odbierany jest cały projekt w kontekście zawartych przepisów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan mecenas ma głos, ponieważ mamy jeszcze poprawki legislacyjne.

Legislator Krzysztof Karkowski:

Chodzi o art. 86r ust. 1. Proponujemy podobną zmianę, jak w art. 86l. Uważamy, że pkt 1 ma charakter de facto informacyjny. Zapewne będzie podobna reakcja strony rządowej,

jak poprzednio. Także w ust. 2 proponujemy, ze względu na informacyjny charakter tego zwrotu, wykreślić wyrazy „zgodnie z posiadaną przez niego wiedzę”. Wydaje się, że nie ma on innej możliwości.

Zastępca dyrektora w MI Tomasz Warchoł:

Rzeczywiście, jeśli chodzi o nałożenie na diagnostów „obowiązków rzetelnego i bezstronnego wykonywania swoich obowiązków”, przepis jest wadliwy legislacyjnie. Natomiast z punktu widzenia transpozycji i przepisów dyrektywy, mówiących o bezstronności diagnosty, wprowadziliśmy szereg gwarancji, które mają zapewnić uniknięcie konfliktu interesów. Przyznam, że taki przepis byłby dla nas przydatny w kontekście wykazywania przed Komisją Europejską, że system jest kompletny i wprowadzamy od A do Z obowiązek rzetelności, bezstronności i gwarancje, które idą w ślad za tym. Proponujemy zachować ten przepis w obecnym kształcie. Myślę, że z ust. 2 możemy skreślić część przepisu, który mówi, że diagnosta, zgodnie z posiadaną przez niego wiedzą, odstępuje od przeprowadzenia badania, jeżeli stwierdzi, że może być naruszona rzetelność i bezstronność. Proponujemy nie uwzględniać pierwszej uwagi, drugą akceptujemy.

Prezes WSSKP Kazimierz Zbylut:

Panie przewodniczący, państwo posłowie, mam jedną ogólną uwagę. Sformułowanie obowiązku wynikającego z dyrektywy, dotyczącego szkoleń przypominających, jest trochę cofaniem się do historii. W ustawie nie ma przepisów uwzględniających formę przypominania wszystkich informacji, których diagnosta wykorzystuje w swojej pracy, jak np. e-szkolenia. Proszę mieć również na uwadze, że każde oderwanie diagnosty od pracy powoduje określone konsekwencje dla jego zakładu pracy. Jeśli jest nieobecny w pracy, firma zostaje zamknięta albo obowiązki musi wykonywać ktoś inny. Czy nie warto posunąć się krok do przodu i wykorzystać to, co jest powszechnie dostępne na rynku? Można się zalogować, otrzymujemy garść informacji, a na końcu możemy wypełnić test. Na pewno byłoby to bardzo pomocne i nie odrywałoby diagnosty od pracy, aby musiał uczestniczyć w szkoleniach stacjonarnych. Dziękuję.

Prezes OSDS Waldemar Witek:

Panie przewodniczący, państwo posłowie, chcę, żeby pan minister doprecyzował informacyjny punkt: „rzetelnie i bezstronnie wykonywać swoje obowiązki”. Jeżeli ten punkt wprowadza dyrektywę, to gratuluję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Omawiamy art. 86r, były uwagi legislacyjne w dwóch przypadkach, była zgoda na jedno przyjęcie. Czy ktoś jest przeciwny przyjęciu art. 86r wraz z poprawką? Nie słyszę. Przyjęliśmy.

Przechodzimy do art. 86s. Czy do tego artykułu państwo legislatorzy mają uwagi? Nie. Strona rządowa? Nie ma uwag. Przyjęliśmy art. 86s.

Czy są uwagi do art. 86t? Nie słyszę. Przyjęliśmy art. 86t. Jest pytanie? Proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Chodzi o przeprowadzanie egzaminu. Mam pytanie, czy po zakończonym egzaminie osoba będzie mogła poznać pytania oraz udzielone odpowiedzi? Chodzi o możliwość zapoznania się z wynikiem egzaminu i sprawdzenia swoich pytań i odpowiedzi.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Oczywiście, taka osoba będzie mogła zobaczyć swoje wyniki, co więcej, jeżeli uzna, że została źle oceniona, będzie mogła odwołać się od tej oceny.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Zadaję pytanie, panie ministrze, ponieważ wyniki to nie jest to samo, co pytania i udzielone odpowiedzi. Czy dana osoba będzie mogła, po zakończeniu egzaminu i uzyskaniu wyniku, zapoznać się z treścią pytań i udzielonych odpowiedzi?

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Panie pośle, będzie mogła przybyć do TDT, zobaczyć swoją pracę i ewentualnie, jeżeli uzna za stosowne, wnieść zastrzeżenia.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Czyli będzie mogła dokonać oceny pracy po uzyskaniu oceny. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Jesteśmy przy art. 86t. Jeszcze jest pytanie? Proszę bardzo.

Prezes WSSKP Kazimierz Zbylut:

Szanowni państwo, pan minister jasno odpowiedział na to pytanie – osoba będzie mogła przybyć do TDT. Proszę sobie wyobrazić, że ktoś będzie jechał z Wrocławia, Szczecina lub Przemyśla, żeby zobaczyć swój arkusz odpowiedzi. Powinno być większe ułatwienie. Czy pytania egzaminacyjne są tajemnicą? Przecież na prawo jazdy zdaje się z otwartym pakietem pytań. Jeśli ktoś chce nauczyć się wszystkich na pamięć, nie ma problemu. A tutaj robi się niepotrzebną tajemnicę. Środowisko oczekuje innego podejścia. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Bardzo trudno jest mi odpowiedzieć na to pytanie. Niestety, pytania są tajne. Na tym polega sprawdzanie umiejętności i wiedzy. Nie ma, niestety, innej formy.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Czy są jeszcze uwagi do art. 86t? Panowie mecenasi? Przyjmujemy art. 86t.

Przechodzimy do art. 86u. Panowie legislatorzy? Nie ma uwag. Przyjęliśmy art. 86u.

Czy są uwagi do art. 86v? Biuro Legislacyjne?

Legislator Krzysztof Karkowski:

W ust. 2 proponujemy odesłanie w postaci „pkt 1–4 i pkt 5” zastąpić odesłaniem „pkt 1–5”.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Tak, to jest porządkowa poprawka, prosimy o przyjęcie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Zatem przyjęliśmy art. 86v wraz z poprawką. Następny będzie art. 86w. Biuro Legislacyjne.

Legislator Jakub Bennewicz:

Mamy tylko pytanie do ust. 4 w tym przepisie, zgodnie z którym do kontroli okresowych stosuje się przepisy rozdziału 5 ustawy – Prawo przedsiębiorców. Czy ten przepis jest potrzebny? Prawdę mówiąc jest on tylko informacyjny, bo przepisy i tak będą stosowane.

Dyrektor TDT Jan Urbanowicz:

Tak, jest potrzebny, ponieważ do wszystkich innych sprawdzeń, które TDT wykonuje w stacjach kontroli pojazdów, np. sprawdzenie wyników badań, nie stosuje się tego prawa. Natomiast tutaj w ust. 2 jest mowa o kontroli przedsiębiorcy i trzeba stosować ustawę – Prawo przedsiębiorców.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 86w? Nie słyszę. Przechodzimy do art. 86x. Czy są uwagi? Biuro Legislacyjne? Nie ma. Przyjęliśmy art. 86x.

Czy są uwagi do art. 86y? Biuro Legislacyjne.

Legislator Jakub Bennewicz:

Jeśli chodzi o ust. 1, chcemy zwrócić uwagę, iż to, co jest uregulowane w pkt 2, sposób powoływania i tryb pracy komisji egzaminacyjnej, jest przepisem blankietowym, gdyż brakuje przepisów materialnych na ten temat. W pkt 3 – warunki przeprowadzania egzaminu kwalifikacyjnego – to również materia ustawowa, a reszta to przepis blankietowy. W pkt 6 warunki przeprowadzania seminariów to również materia ustawowa. Jeśli chodzi o pkt 7 lit. a i dokumenty związane z prowadzeniem szkoleń, również to jest przepis blankietowy, gdyż brakuje przepisów na ten temat. Jeśli chodzi o szczegółowe poprawki, to proponujemy w ust. 1 pkt 5 wykreślić wyraz „szczegółowe”, gdyż w ustawie nie określono ogólnych wymagań. Aby można było określić szczegółowe wymagania w rozporządzeniu, ogólne powinny być w ustawie, ale ich nie ma. W dodawanym ust. 1 pkt 10 lit. c oraz ust. 2 pkt 8 wyrazy „w art. 86u ust. 3” proponujemy zastąpić wyrazami

„w art. 86u ust. 1 pkt 3 lit. c". To wynika z faktu, że to odesłanie miało wcześniej charakter kaskadowy, więc żeby tego uniknąć, proponujemy taką poprawkę.

Zastępca dyrektora w MI Tomasz Warchoł:

Akceptujemy obydwie poprawki redakcyjne. W odniesieniu do blankietowości i upoważnienia, już uzasadniałem konieczność wprowadzenia tych przepisów. Mamy świadomość tej wady, natomiast to jest upoważnienie ustawowe i chcemy, żeby tę materię regulował minister właściwy do spraw transportu.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Zatem czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 86y wraz poprawkami? Nie słyszę. Przyjęliśmy. Teraz mamy art. 86z. Biuro Legislacyjne, proszę bardzo.

Legislator Jakub Bennewicz:

Proponujemy po wyrazach „badań technicznych" dodać wyraz „pojazdów", zgodnie z tytułem rozdziału 6.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jesteśmy za.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Czy jest sprzeciw wobec jego przyjęcia? Nie słyszę. Przyjęliśmy. Biuro Legislacyjne, proszę.

Legislator Krzysztof Karkowski:

Zanim przejdziemy do pkt 19, proponujemy dodać nową zmianę nr 18a. Polegałaby ona na tym, aby w art. 100ah w ust. 1 pkt 9 otrzymał brzmienie „Komendantowi Służby Ochrony Państwa". W tym przepisie przez błąd lub niedopatrzenie pozostał „dowódca Biura Ochrony Rządu". Aby wyeliminować pomyłkę, proponujemy dodać zmianę nr 18a.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jesteśmy za wprowadzeniem poprawki.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze, zatem przerobiliśmy całą zmianę nr 18.

Przechodzimy do zmiany nr 19. Czy są uwagi? Proszę bardzo, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Nie mamy uwag do tego punktu.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Jakie są przyczyny uchylenia ust. 5?

Zastępca dyrektora w MI Tomasz Warchoł:

Jest to zmiana, która została wprowadzona w wyniku wewnętrznych ustaleń resortowych. Jako uzasadnienie wskazujemy, że przekroczenie dopuszczalnej prędkości i niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej jest wystarczająco penalizowane w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia, również w Kodeksie postępowania karnego. Te przepisy określają wymagania dla pism procesowych, w związku z tym nie widzimy potrzeby utrzymywania szczególnego przepisu w tym zakresie. W naszym zakresie przepisy ogólne, procedury karne w wystarczający sposób regulują tą kwestię. Nie ma potrzeby wskazywania w rozporządzeniu ministra dodatkowych wzorów dokumentów.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia zmiany nr 19? Nie ma. Przyjęliśmy zmianę nr 19. Przechodzimy do zmiany nr 20. Panowie mecenasi? Strona rządowa? Przyjęliśmy zmianę nr 20.

Przechodzimy do zmiany nr 21. Panowie legislatorzy?

Legislator Krzysztof Karkowski:

Panie przewodniczący, jeśli chodzi o zmianę nr 21, proponujemy dodać inne brzmienie ust. 1. Problem z ust. 1 wynika z faktu, iż ustawa z 27 listopada 2017 r. wejdzie w życie dopiero 19 lipca i została kilkakrotnie zmieniona. W związku z tym są problemy o charakterze prawnym. Dlatego proponujemy, aby lit. a nadać brzmienie: „ust. 1 otrzymuje

brzmienie: «Kary pieniężne, w sprawach określonych w art. 140m, art. 140mb ust. 1 oraz art. 140mc, nakładane są w drodze decyzji administracyjnej»", lit. c nadać brzmienie: „po ust. 3a dodaje się ust. 3b w brzmieniu: «Kary pieniężne, o których mowa w art. 140mb ust. 1 i art. 140mc stanowią dochód budżetu państwa»", lit. d nadać brzmienie: „ust. 6 otrzymuje brzmienie: «Do kar pieniężnych, o których mowa w art. 140m, art. 140mb ust. 1 oraz art. 140mc, w zakresie nieuregulowanym w ustawie, stosuje się odpowiednio przepisy działu IVa Kodeksu postępowania administracyjnego»". Poprawka jest przygotowana pod warunkiem, iż przepisy wejdą w życie przed 19 lipca 2019 r. i zostaną ogłoszone. W innym przypadku nowelizacja, o której powiedziałem, zniweczyłaby tę poprawkę. Ale rozumiem, że w związku z tak szybkim procedowaniem dzisiejszej ustawy, to jest bardzo możliwe.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Uważamy za prawidłowe tak sformułowane zapisy.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Przyjęliśmy zmianę nr 21.

Przechodzimy do zmiany nr 22. Proszę bardzo.

Prezes WSSKP Kazimierz Zbylut:

Panie przewodniczący, chcę generalnie odnieść się do kwestii dotyczących kar, szczególnie finansowych. Określenie kary finansowej w poprawce nr 20, w wysokości 10 tys. zł, gdzie jest kilka elementów składowych przewinienia, moim zdaniem jest bardzo mało precyzyjne. Rozumiem sytuację, jeśli ktoś wykonywał badanie techniczne bez urządzeń, ale jeśli osoba zrobiła błąd w badaniu, w procedurze technicznej, czy za to przedsiębiorca ma otrzymać karę w wysokości 10 tys. Zł. Może się okazać, że trzeba będzie pozamykać mnóstwo stacji, tym bardziej że kontroluje to jednostka, która jest beneficjentem tej kary. Dziękuję.

Prezes OSDS Waldemar Witek:

Chcę również odnieść się do zapisów kar dla przedsiębiorców, czyli „niezgodnie z określonym przedmiotem, zakresem lub sposobem jego przeprowadzenia". Przedsiębiorca prowadzący SKP nie musi dzisiaj znać zakresu i sposobu przeprowadzania badań, więc nie wiem, jak ten przepis będzie wymagany? Obecnie, prowadząc SKP, można być inwestorem, lekarzem lub kimkolwiek innym, nie trzeba znać sposobu przeprowadzania badań technicznych. Odpowiedzialność właściciela jest ograniczona tylko do zysków, natomiast ze wszystkich punktów, które mają zapewnić bezstronność diagnosty, właściciel bez problemu może się wyprzeć. Natomiast na diagnostę nałożono obowiązek, żeby pracował na urządzeniach, za które powinien odpowiadać właściciel, bo przecież on wnioskuje o poświadczenie stacji kontroli pojazdów, więc powinien wiedzieć, jakie wyposażenie wchodzi w skład i że musi być ono sprawne. Obciążanie diagnosty odpowiedzialnością za sprzęt i wyposażenie SKP jest trochę chybionym pomysłem.

Dyrektor TDT Jan Urbanowicz:

Jeśli chodzi o przychód, gdzie jest wymieniony dyrektor, dotyczy to kar związanych z działalnością homologacyjną. Jeśli chodzi o wszystkie kary nakładane na przedsiębiorców posiadających SKP, stanowi to przychód państwa.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Chcę wspomnieć o trochę łagodzącym przepisie. „Nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, wobec przedsiębiorcy i innego podmiotu prowadzących stacje kontroli pojazdów, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się, jeżeli okoliczności sprawy i dowody wskazują, że przedsiębiorca albo inny podmiot: dochowali należytej staranności w realizacji obowiązków, nie mieli wpływu na powstanie naruszenia" itd.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę państwa, to jest cały czas nawiązanie do zmiany nr 22. Pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Kontynuując ten temat, panie ministrze, jeżeli przedsiębiorca w zakresie czynności diagnosty określi prawidłowe warunki przeprowadzania tych badań, to rozumiem, że wtedy spełnia warunek dochowania należytej staranności. Bardzo proszę o potwierdzenie.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Dokładnie o tym mówimy.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Biuro Legislacyjne, proszę bardzo.

Legislator Jakub Bennewicz:

Do zmiany nr 22, jednocześnie do art. 5 i 6, mamy tą samą propozycję. Proponujemy, aby w poleceniach nowelizacyjnych wykreślić wyrazy „w tabeli". Zmiany zawierają tylko tabele, więc nie ma wątpliwości.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Strona rządowa zgadza się. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia zmiany nr 22? Nie słyszę.

Proszę państwa, zakończyliśmy omawianie całego art. 1. Czy jest sprzeciw wobec jego przyjęcia? Nie słyszę. Przyjęliśmy cały art. 1.

Proszę państwa, w tym momencie zamykam posiedzenie Komisji. Uzgodniliśmy z panem przewodniczącym, że w tym momencie posiedzenie Komisji zostanie zamknięte. Wrócimy do kontynuowania debaty prawdopodobnie 4 grudnia. Wszystkie strony zostaną odpowiednio wcześniej poinformowane.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przerywamy posiedzenie, zatem byłoby dobrze, aby do czasu wznowienia posiedzenia, kwestie, które pan przewodniczący artykułował, że zostaną omówione w późniejszym terminie, były przedmiotem naszego rozpatrzenia. Tak naprawdę nie chcemy składać w drugim czytaniu poprawek, które powinny być omówione na poziomie Komisji. Zapewniamy, że będą przedstawiane te poprawki, ale chodzi o wzajemne oszczędzanie czasu.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję stronie społecznej za aktywność oraz państwu posłom. Do zobaczenia prawdopodobnie 4 grudnia.